



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

### Groupe de travail des transports par voie navigable

#### Soixantième session

Genève, 2-4 novembre 2016

## Rapport de la soixantième session du Groupe de travail des transports par voie navigable

### Table des matières

|   | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|---|--------------------|-------------|
| I. Participation .....  | 1-5                | 3           |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....  | 6-7                | 3           |
| III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE)<br>intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....   | 8-11               | 3           |
| IV. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable<br>(point 3 de l'ordre du jour) .....   | 12-15              | 4           |
| V. Bilan des réalisations du Groupe de travail des transports par voie navigable<br>et de ses organes subsidiaires au cours de ses soixante ans d'existence<br>(point 4 de l'ordre du jour) .....     | 16-20              | 5           |
| VI. Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport<br>par voie navigable en Europe : nouvelle stratégie et nouveau mandat du SC.3<br>(point 5 de l'ordre du jour) ..... | 21-33              | 6           |
| VII. Réseau européen de voies navigables (point 6 de l'ordre du jour) .....   | 34-50              | 7           |
| A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance<br>internationale (AGN) .....  | 34-35              | 7           |
| B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies<br>navigables E (« Livre bleu ») .....  | 36-43              | 7           |
| C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes<br>sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée) .....   | 44-46              | 9           |
| D. Conditions de navigation satisfaisantes sur les voies navigables<br>européennes .....  | 47-50              | 10          |
| VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure<br>(point 7 de l'ordre du jour) .....  | 51-68              | 11          |



|       |  |         |    |
|-------|--|---------|----|
| A.    | Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)<br>(résolution n° 24 révisée).....  | 52–58   | 11 |
| B.    | Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables<br>(résolution n° 59 révisée).....   | 59–60   | 12 |
| C.    | Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI)<br>(résolution n° 22 révisée).....  | 61–63   | 12 |
| D.    | Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées<br>à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure<br>(résolution n° 61 révisée).....                               | 64–68   | 12 |
| IX.   | Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences<br>en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation<br>intérieure (point 8 de l'ordre du jour)..... | 69–71   | 13 |
| X.    | Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies<br>de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation<br>intérieure (point 9 de l'ordre du jour).....   | 72–75   | 14 |
| A.    | Suivi de l'atelier.....  | 72      | 14 |
| B.    | État actuel et actualisation des résolutions nos 48, 57, 58, 63, 79 et 80<br>de la CEE.....  | 73–75   | 14 |
| XI.   | Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure<br>(point 10 de l'ordre du jour).....   | 76–81   | 14 |
| A.    | État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation<br>intérieure.....  | 76–77   | 14 |
| B.    | Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux<br>de navigation intérieure.....  | 78–79   | 15 |
| C.    | Application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure.....  | 80–81   | 15 |
| XII.  | Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour).....   | 82–97   | 15 |
| A.    | Atelier « Navigation de plaisance et tourisme nautique : perspectives<br>et défis ».....   | 82–94   | 15 |
| B.    | Lois nationales régissant la navigation des bateaux de plaisance.....  | 95      | 18 |
| C.    | Certificat international de conducteur de bateau de plaisance<br>(résolution n° 40, quatrième révision).....   | 96–97   | 18 |
| XIII. | Transports par voie navigable et changements climatiques<br>(point 12 de l'ordre du jour).....   | 98      | 18 |
| XIV.  | Liste provisoire des réunions prévues pour 2017 (point 13 de l'ordre du jour).....   | 99      | 18 |
| XV.   | Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour).....  | 100–104 | 19 |
| A.    | Élection du Bureau pour les soixante et unième et soixante-deuxième<br>sessions du SC.3.....   | 100     | 19 |
| B.    | Manifestation thématique sur les transports par voie navigable en marge<br>de la soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs.....  | 101     | 19 |
| C.    | Thème général de la prochaine session du SC.3.....   | 102     | 19 |
| D.    | Hommage à M. J. Bimka et M <sup>me</sup> D. Filipović.....   | 103–104 | 19 |
| XVI.  | Adoption du rapport (point 15 de l'ordre du jour).....   | 105     | 19 |

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3) a tenu sa soixantième session du 2 au 4 novembre 2016 à Genève.
2. Des représentants des pays suivants y ont participé : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Hongrie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. La Commission européenne était présente, ainsi que des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission du Danube, Commission économique eurasiennne et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). L'organisation non gouvernementale Association européenne de navigation de plaisance (EBA) était également représentée. Des représentants du réseau EDINNA (Inland Waterway Transport Educational Network), de l'Académie de marine néerlandaise, de la National Boating Federation des États-Unis d'Amérique et des US Power Squadrons (USPS), de l'Association « Route des Varègues aux Grecs » (Ukraine), de la Royal Yachting Association (RYA), de la Chambre russe de la marine marchande, de l'Association russe de yachting, de l'Université nationale Taras Shevchenko de Kiev et de la Fédération STC-NESTRA BV ont assisté à la session, à l'invitation du secrétariat.
4. M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a déclaré ouverte la session et souhaité la bienvenue aux participants. Elle a informé le Groupe de travail que le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs serait célébré du 21 au 24 février 2017 à l'occasion de sa soixante-dix-neuvième session ; elle l'a aussi informé des manifestations parallèles prévues, et notamment d'une conférence des pays disposant de voies navigables et d'une réunion préparatoire en vue de la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable, qui devait se tenir en octobre ou en novembre 2017.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 78), M. J. Bimka (République tchèque) a présidé la soixantième session.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/202 et document informel n° 1 du SC.3 (2016).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/202) et complété par le document informel n° 1 du SC.3 (2016), compte tenu des documents informels n°s 2 à 12 du SC.3 (2016).
7. Comme il est d'usage, le Groupe de travail est convenu qu'au titre du point 15 (Adoption du rapport), seules les principales décisions figureraient dans le projet de rapport établi par le secrétariat pour lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec l'appui du secrétariat, et distribué après la session. Les exposés faits à la session peuvent être consultés sur le site Web de la CEE à l'adresse [www.unece.org/trans/main/sc3/sc32016.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32016.html).

## III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/254, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, ECE/ADN/36, Corr.1 et Add.1, et ECE/ADN/38.

8. Le Groupe de travail a pris note des renseignements concernant les décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session (23-26 février 2016) intéressant les activités du SC.3. Le Comité des transports intérieurs a pris note du rapport sur l'application des recommandations du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité

du transport par voie navigable en Europe depuis son adoption en 2011, des travaux en cours du SC.3 concernant la révision de sa stratégie et de son mandat, de la publication en 2015 de la cinquième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI, révision 5) et de l'adoption de la troisième révision de la résolution n° 48 sur le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur).

9. Le Groupe de travail a été informé des activités du Comité de sécurité de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), qui a tenu ses vingt-huitième et vingt-neuvième sessions du 25 au 29 janvier et du 22 au 26 août 2016, et de celles du Comité d'administration de l'ADN. En particulier, le SC.3 a pris note des travaux en cours concernant la modification du Règlement annexé à l'ADN visant à y ajouter des dispositions relatives à l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses. Il a été décidé d'ajouter aux articles du Règlement annexé à l'ADN qui interdisent l'utilisation des combustibles dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C une dérogation pour l'utilisation de GNL assortie d'une référence dynamique au chapitre 30 et à l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/46, par. 9 et 12, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, par. 51).

10. Le Groupe de travail a été informé des activités du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), et notamment de la première session du tout récent Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport. Le SC.3 s'est félicité de cette initiative et a prié le secrétariat de diffuser des renseignements appropriés après la session, pour que les gouvernements envisagent de prendre part au Groupe d'experts. Le secrétariat a été prié de compiler des informations concernant les progrès réalisés par le Groupe, et de les porter à l'ordre du jour de la cinquantième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3).

11. Le secrétariat a présenté la version d'essai d'un test de connaissances sur le CEVNI destiné à être diffusé à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs. Tous les participants ont été invités à faire ce test<sup>1</sup> et à donner leur avis.

#### **IV. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/2016/1, ECE/TRANS/SC.3/2016/16, ECE/TRANS/SC.3/202, et documents informels n°s 2, 10 et 11 du SC.3 (2016).

12. Le Groupe de travail a pris note du résumé des dernières évolutions constatées dans le domaine de la navigation intérieure, établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/2016/1 et ECE/TRANS/SC.3/2016/16) sur la base des renseignements communiqués par la Fédération de Russie, la Hongrie, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, et la Slovaquie, concernant le développement de l'infrastructure de navigation intérieure, la circulation des marchandises par voie navigable et plusieurs questions générales relatives aux politiques de transport par voie navigable.

13. La Commission de la Save a rappelé qu'auparavant, ses rapports annuels servaient de source d'information pour les rapports de la CEE ; elle a proposé que le secrétariat renoue avec cette pratique pour ses futurs rapports biennaux, en utilisant les données mises en ligne sur le site Web de la Commission.

14. La Commission européenne a indiqué que la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), en coopération avec la Commission européenne et ses propres États membres, élaborait chaque année un rapport d'observation du marché du transport par voie navigable ainsi que des bilans trimestriels. La Commission européenne et la CCNR

<sup>1</sup> [www.qzr.com/c/quiz/256560/do-you-know-cevni-signs](http://www.qzr.com/c/quiz/256560/do-you-know-cevni-signs).

travaillaient actuellement à l'amélioration de la qualité de ces rapports, dont la CEE pourrait s'inspirer pour établir ses rapports biennaux.

15. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par la Commission européenne concernant les faits récents dans le secteur, à savoir :

a) La nouvelle directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE, entrée en vigueur le 7 octobre 2016 (document informel n° 2 du SC.3 (2016)). Ces prescriptions sont fondées sur les normes techniques du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). La nouvelle directive technique abroge et remplace la directive 2006/87/CE à compter du 7 octobre 2018, et les États membres de l'Union européenne ont jusqu'à cette date pour la transposer dans leur législation et leur réglementation nationales. La directive 2006/87/CE est applicable jusqu'au 6 octobre 2018 ;

b) Les conclusions relatives à la rénovation et à l'entretien efficaces de l'infrastructure des voies navigables du Danube et de ses affluents navigables, formulées à la réunion des ministres du Danube, tenue à Rotterdam le 20 juin 2016, et l'élaboration de plans d'action nationaux sur la base du Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables (documents informels n°s 10 et 11 du SC.3 (2016)).

## **V. Bilan des réalisations du Groupe de travail des transports par voie navigable et de ses organes subsidiaires au cours de ses soixante ans d'existence (point 4 de l'ordre du jour)**

16. Le Groupe de travail a pris note du rapport et de l'exposé sur les principales réalisations du SC.3 depuis 1956, élaborés par le secrétariat. La période visée par le rapport allait de l'institution du SC.3 en 1956 par la décision du Comité des transports intérieurs lors de sa seizième session, sous le nom de Sous-Comité des transports par voie navigable, jusqu'à l'époque actuelle, et le rapport traitait des objectifs et des types d'activités du SC.3, de l'évolution de ses organes subsidiaires ainsi que de ses principales réalisations.

17. Les différents organes subsidiaires du SC.3 au cours de l'histoire ont été cités, à savoir :

- Le Groupe de travail du droit fluvial (SC.3/WP.33) (1956-1974), rebaptisé Groupe d'experts du droit fluvial (1974-1981) ;
- Le Groupe de travail du développement des voies navigables (SC.3/WP.34) (1960-1981) ;
- Le Groupe d'experts sur l'unification des prescriptions techniques relatives aux bateaux et des documents de bord (SC.3/GE.1) (1960-1988), rebaptisé Groupe de travail sur l'unification des prescriptions techniques relatives aux bateaux et aux documents de bord (SC.3/WP.1) (1988-1991) ;
- Le Groupe d'experts pour l'unification des règles de route et de signalisation en navigation intérieure (SC.3/GE.2) (1960-1988), rebaptisé Groupe de travail pour l'unification des règles de route et de signalisation en navigation intérieure (SC.3/WP.2) (1988-1991) ;
- Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), formé en 1991 par la fusion du SC.3/WP.1 et du SC.3/WP.3 ;
- Les groupes d'experts de thématiques particulières (recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, CEVNI, obstacles législatifs, goulets d'étranglement, etc.).

18. Les réalisations du SC.3 pendant ses soixante années d'existence ont été mises en avant dans les domaines : a) de la normalisation des règles et de la signalisation applicables aux voies de navigation intérieure ; b) des politiques relatives au transport par voie navigable ; c) des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure ; d) de l'unification des certificats de bateaux ; e) de la prévention de la pollution de l'eau ; f) des conventions internationales intéressant la navigation intérieure, dont l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) ; g) des liaisons radio et des services d'information fluviale (SIF) ; et h) de la navigation de plaisance, y compris le certificat international de conducteur de bateau de plaisance. D'autres réalisations ont également été soulignées.

19. Le secrétariat a rappelé qu'en novembre 2015, le SC.3 avait adopté au total 84 résolutions. Les plus importantes d'entre elles peuvent être consultées sur le site Web du SC.3 à l'adresse [www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html).

20. Enfin, le Groupe de travail a rendu hommage aux personnes ayant assuré la présidence et la vice-présidence du SC.3 et de ses organes subsidiaires depuis 1956. Le Président a remercié le secrétariat pour son rapport informatif et détaillé. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de mettre en ligne sur le site Web du SC.3 la liste complète des résolutions susmentionnées ainsi que d'autres documents.

## **VI. Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe : nouvelle stratégie et nouveau mandat du SC.3 (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/2016/2, ECE/TRANS/SC.3/2016/3, ECE/TRANS/SC.3/2016/4, ECE/TRANS/SC.3/2016/16, ECE/TRANS/SC.3/202, et documents informels n<sup>os</sup> 4, 5 et 9 du SC.3 (2016).

21. Le Groupe de travail a discuté de la nouvelle stratégie et du nouveau mandat du SC.3, élaborés par le SC.3/WP.3 à ses quarante-huitième et quarante-neuvième sessions, et dont le processus de révision a débuté à la cinquante-neuvième session du SC.3.

22. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le projet de stratégie et le projet de mandat du SC.3 avaient été actualisés en tenant compte des observations de l'Allemagne, de la France, de la Suisse, de l'Ukraine, de la CCNR et de la Commission économique eurasiennne (ECE/TRANS/SC.3/2016/2), et publiés respectivement sous les cotes ECE/TRANS/SC.3/2016/3 et ECE/TRANS/SC.3/2016/4. La version actualisée du projet de stratégie avait été distribuée le 25 août 2016 aux États membres, aux commissions fluviales et aux autres parties prenantes. Le Bélarus, la Belgique, la France, la Fédération de Russie et la Commission européenne (documents informels n<sup>os</sup> 4, 5 et 9 (2016)) avaient soumis des observations. La Commission économique eurasiennne avait demandé que soit modifié le document ECE/TRANS/SC.3/2016/3 sur la base de sa proposition, reproduite dans le document ECE/TRANS/SC.3/2016/2.

23. L'Allemagne a souligné qu'il importait d'éviter les chevauchements d'activités avec d'autres organisations internationales et elle a souscrit aux propositions additionnelles soumises par la Belgique et la France. Elle a rappelé la proposition qu'elle avait formulée, visant à ajouter à la partie II du mandat du SC.3 un nouveau paragraphe 5 sur la procédure de distribution des documents pour les sessions du Groupe de travail (ECE/TRANS/SC.3/2016/2) ; elle a aussi demandé des précisions concernant le règlement intérieur de la CEE et fait observer que le SC.3 pourrait décider d'élaborer un règlement intérieur qui lui soit propre.

24. À la suite d'une demande formulée par l'Allemagne, le Groupe de travail a rappelé que, selon l'article 3 du chapitre premier du règlement intérieur de la CEE, « Quarante-deux jours au moins avant le commencement d'une session de la Commission, le (la) Secrétaire exécutif (exécutive) fait connaître la date d'ouverture de la session et communique un exemplaire de l'ordre du jour provisoire. Les documents de base relatifs à chacune des questions de l'ordre du jour provisoire sont communiqués au plus tard quarante-deux jours

avant l'ouverture de la session ; toutefois, dans des cas exceptionnels et à condition que les raisons en soient indiquées par écrit, le (la) Secrétaire exécutif (exécutive) peut communiquer ces documents vingt et un jours au plus tard avant l'ouverture de la session. » (E/ECE/778/Rev.5).

25. Comme indiqué dans le document informel n° 5 du SC.3 (2016), la Commission européenne a souligné qu'il importait de rationaliser les travaux des différentes organisations internationales afin d'éviter les chevauchements et de favoriser les synergies ; la Commission européenne avait adopté cette démarche dans le cadre de sa coopération avec la CCNR et la Commission du Danube autour du programme NAIADES. Selon elle, les synergies pouvaient se développer dans plusieurs cadres, notamment :

- Le déploiement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en lien avec l'actualisation de l'AGN ;
- La base de données TENtec<sup>2</sup>, qui pouvait servir à actualiser le Livre bleu et d'autres documents du SC.3 ;
- La directive (UE) 2016/1629, les normes techniques du CESNI et les travaux de la CEE s'agissant de l'harmonisation des normes techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, susceptible de favoriser leur application à l'échelle paneuropéenne ;
- Les qualifications professionnelles dans le secteur du transport par voie navigable ;
- La numérisation du transport par voie navigable et des SIF, les travaux en cours de la Commission européenne s'agissant de la mise à jour des normes relatives aux SIF, et la CEE en tant que forum pour l'application de ces outils sur le plan paneuropéen.

26. La Fédération de Russie a souligné que la CEE assurait une fonction unificatrice dans l'élaboration par les États membres de normes techniques et la définition par ceux-ci de qualifications professionnelles. Par conséquent, les documents de la CEE étaient efficaces et adaptés aux intérêts de tous les États membres. La Fédération de Russie a souscrit à la nouvelle stratégie et au nouveau mandat du SC.3. Elle a, en outre, noté que les résolutions de la CEE constituaient des instruments importants pour l'élaboration et l'adoption de prescriptions harmonisées sur le plan national.

27. La Suisse a remercié la CEE d'avoir pris en compte la plupart des observations soumises par l'Allemagne, la France et elle-même, ainsi que d'autres États membres et la CCNR ; elle a estimé qu'il pourrait être nécessaire que le SC.3 procède à un examen plus approfondi du mandat.

28. La Belgique a souligné que, selon l'expérience acquise par les groupes d'experts de la Commission européenne dans le cadre des directives concernant les SIF, l'harmonisation jouait un rôle important et pouvait permettre de niveler les interprétations pouvant être faites des dispositions techniques.

29. Le SC.3 a examiné les modifications au texte avancées par l'Allemagne, la Fédération de Russie et la Commission européenne et il a approuvé la stratégie (ECE/TRANS/SC.3/2016/3) sous réserve de la modification suivante :

Paragraphe 10, mesure 1, première puce :

*remplacer* « paneuropéenne » par « aux niveaux paneuropéen et mondial ».

30. L'Allemagne a proposé que le SC.3 prenne la direction de la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC) organisée chaque année par le Forum SIG<sup>3</sup> pour le Danube. Elle a, en outre, informé le SC.3 que la prochaine conférence se tiendrait à Regensburg (Allemagne) en décembre 2016, et invité les États membres à y participer.

<sup>2</sup> Le système d'information de la Commission européenne pour la coordination des politiques relatives au RTE-T et l'appui à celles-ci.

<sup>3</sup> Système d'information géographique. Site Web officiel du Forum SIG pour le Danube : <http://gisforumdanube.org>.

31. Le SC.3 a pris note de la proposition de l'Allemagne de faire participer la CEE à la Conférence sur les services d'information du Danube. Le secrétariat, s'il était disposé à appuyer cette activité, a toutefois fait observer qu'il devrait apprécier, avant de s'engager, les implications d'un tel appui en termes de ressources.

32. Le SC.3 a adopté le nouveau mandat (ECE/TRANS/SC.3/2016/4) sous réserve des modifications suivantes :

- i) Activité 2, à la fin du sous-paragraphe b), *ajouter*  
« , sur la base des travaux existants pertinents »
- ii) Activité 2, à la fin du sous-paragraphe c), *ajouter*  
« , sur la base des travaux existants pertinents »
- iii) Activité 3, *remplacer* le sous-paragraphe f) *par*

Promouvoir l'utilisation de systèmes intelligents de communication et de transport en navigation intérieure, notamment les services d'information fluviale (SIF) et mettre en place un forum pour l'échange de renseignements relatifs aux évolutions et aux pratiques optimales en la matière ; favoriser et promouvoir l'harmonisation et la coopération dans ce domaine à l'échelle paneuropéenne ;

- iv) Activité 5, sous-paragraphe a), *remplacer* « prescriptions » *par* « règles ».

33. Le SC.3 a prié le secrétariat de transmettre les versions approuvées de la stratégie et du mandat au Comité des transports intérieurs pour approbation à sa soixante-dix-neuvième session.

## VII. Réseau européen de voies navigables (point 6 de l'ordre du jour)

### A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)

*Document(s)* : ECE/TRANS/120/Rev.3 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/9.

34. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat qu'aucune nouvelle proposition d'amendement n'avait été reçue. Il a décidé de débiter les travaux préparatoires en vue de la prochaine série d'amendements à l'AGN sur la base des propositions et des amendements relatifs au Livre bleu soumis par les États membres. Le secrétariat a été prié d'établir le premier projet d'amendements pour examen par le SC.3/WP.3.

35. Le Groupe de travail a été informé par le Bélarus que le mémorandum de coopération concernant la rénovation de la section Dniepr-Vistule de la voie navigable E 40 avait été signé le 3 octobre 2016 entre le Ministère des transports et de la communication du Bélarus et le Ministère de l'économie maritime et de la navigation intérieure de la Pologne. Le mémorandum prévoyait la création d'un groupe de travail à deux niveaux, compétent pour ces questions et composé de vice-ministres et d'experts des deux États.

### B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.1, ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.2, ECE/TRANS/SC.3/2015/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/12, documents informels n<sup>os</sup> 3, 4 et 24 du SC.3/WP.3 (2016), ECE/TRANS/SC.3/2016/5, ECE/TRANS/SC.3/2016/15, ECE/TRANS/SC.3/2016/18 et document informel n<sup>o</sup> 6 du SC.3 (2016).



36. Le SC.3 a été informé par le secrétariat des consultations menées entre la Hongrie et la Slovaquie sur l'actualisation des données disponibles concernant la section slovaque-hongroise du Danube (E 80) allant de Sap (km 1 810,0) au km 1 708,2. La Hongrie a décidé d'assigner à l'intégralité de cette section la classe VIc comme valeur cible. La Slovaquie a informé le SC.3 que les renseignements soumis au secrétariat avaient été approuvés par la Compagnie slovaque de gestion de l'eau, qui relève du Ministère de l'environnement de Slovaquie. Celle-ci a pour obligation de garantir un tirant d'eau maximal de 2,5 m sur cette section du Danube pendant trois cents jours par an, conformément à l'AGN, aux documents de la Commission du Danube, à la Stratégie de l'UE pour la région du Danube et au Plan directeur de rénovation et d'entretien du chenal du Danube et de ses affluents navigables.

37. Selon la Commission du Danube, le principal objectif poursuivi, à savoir la conservation de la classification du chenal conformément aux prescriptions de l'AGN ainsi que de la classification conférée par la Commission du Danube, avait été atteint et, pour ce qui était des autres valeurs, les variables proposées par les deux États membres étaient acceptables. En ce qui concerne la hauteur sous les ponts, la Commission du Danube a indiqué qu'une méthode commune avait été arrêtée et qu'une commission slovaque-hongroise avait été créée pour définir ces valeurs.

38. Le SC.3 a accepté de conserver dans le Livre bleu les données relatives à la section slovaque-hongroise soumises par les deux États membres et accompagnées des éclaircissements qu'ils avaient fournis respectivement, jusqu'à ce que les paramètres fassent l'objet d'un accord entre les autorités des deux États. La Hongrie et la Slovaquie ont été invitées à poursuivre leurs consultations et à soumettre au secrétariat les valeurs éventuellement convenues d'ici à la fin novembre 2016.

39. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du secrétariat sur les progrès enregistrés dans l'établissement sous sa forme définitive de la troisième édition du Livre bleu et sur les nouveautés du texte dans son ensemble.

40. Le SC.3 a examiné le projet de troisième édition révisée du Livre bleu (document informel n° 6 du SC.3 (2016)) et a pris note des observations de la Slovaquie et de la Commission du Danube.

41. Le SC.3 a demandé au secrétariat de faire parvenir aux autorités nationales le texte du Livre bleu en trois langues, au plus tard le 15 novembre 2016. Toutes éventuelles observations finales devraient lui être soumises au plus tard le 15 décembre 2016. L'Ukraine a été priée d'actualiser les dénominations géographiques de ses voies navigables et de ses ports et d'informer le secrétariat en conséquence.

42. Le SC.3 a adopté la troisième édition révisée du Livre bleu et prié le secrétariat de la soumettre à la soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs, en février 2017. Il a aussi prié le secrétariat de publier en 2017 la version imprimée du Livre bleu dans toutes les langues de travail.

43. Le SC.3 a prié le secrétariat d'apporter, en temps opportun, les modifications nécessaires au Livre bleu.

### **C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1 et ECE/TRANS/SC.3/2014/3.

44. Le Président a rappelé que le SC.3/WP.3 avait décidé de commencer le processus d'élaboration des projets d'amendements à la résolution n° 49 sur la base de la troisième édition révisée à sa cinquantième session, en février 2017.

45. Le SC.3 a pris note des renseignements transmis par la Commission européenne sur les travaux en cours visant à établir l'ordre de priorité des goulets d'étranglement et des ports intérieurs le long des voies navigables des États membres de l'UE. La Commission européenne a proposé d'examiner : a) la différenciation et le suivi des goulets d'étranglement utilisés dans la Stratégie de l'UE pour la région du Danube et les couloirs du réseau RTE-T ; et b) la différenciation des ports intérieurs dans le cadre du projet RTE-T, en vue d'établir un

ordre de priorité des goulets d'étranglement, dans le cadre de la résolution n° 49. Il a été souligné que ces travaux pourraient ouvrir la voie à une démarche analogue s'agissant des goulets d'étranglement et des ports intérieurs d'importance internationale dans le Livre bleu, sur la base des mesures prises par la Commission européenne à cet égard, et celle-ci a confirmé qu'elle était disposée à s'impliquer dans cette démarche.

46. Le SC.3 a décidé d'examiner les résultats des travaux de la Commission européenne à l'occasion de la prochaine révision de la résolution n° 49, dans l'optique de les exploiter aux fins d'une éventuelle refonte du Livre bleu.

#### **D. Conditions de navigation satisfaisantes sur les voies navigables européennes**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/2016/6.

47. Le SC.3 a pris note de l'exposé fait par M. M. Quispel (STC-Nestra BV) sur l'étude relative aux conditions de navigation satisfaisantes sur les voies navigables conformément au Règlement (UE) n° 1315/2013, qui prescrit que des conditions de navigation satisfaisantes soient assurées le long des voies navigables du réseau RTE-T au plus tard le 31 décembre 2030. L'orateur a précisé que ces conditions devaient couvrir l'ensemble des voies navigables de la classe IV, y compris celles qui se trouvaient hors du réseau RTE-T. Parmi les réalisations escomptées, on pouvait citer l'établissement de prescriptions relatives aux éléments constitutifs de conditions de navigation satisfaisantes, au suivi de ces conditions et à la communication de rapports à ce sujet ; l'évaluation du réseau global de transport au regard des conditions de navigation satisfaisantes ; les contributions à la base de données TENtec ; l'établissement de directives concernant les sections critiques à l'égard des conditions de navigation satisfaisantes et la spécification de critères d'exemption des prescriptions minimales énoncées à l'article 15.3 a) du Règlement (UE) n° 1315/2013. L'orateur a en outre souligné que des lignes directrices concernant les bonnes pratiques pour la mise en œuvre de conditions de navigation satisfaisantes et la gestion des voies navigables seraient élaborées dans le cadre de l'étude et pourraient aussi avoir un intérêt pour les États non membres de l'UE.

48. Le SC.3 a été invité à étudier la valeur ajoutée de cette notion, son interaction avec le Livre bleu ainsi que son applicabilité à l'échelle paneuropéenne. Comme suite aux observations formulées par la Fédération de Russie concernant une section russo-lituanienne de la voie navigable E 41 et par l'Association « Route des Varègues aux Grecs » concernant le transport de voyageurs, le SC.3 a recommandé d'examiner, aux fins des travaux à venir et de l'application de la notion de conditions de navigation satisfaisantes, les éléments suivants :

- Les éventuelles implications pour les sections fluviales transfrontières, tout particulièrement pour les États limitrophes non membres de l'UE, et nécessité de prendre en compte ces éléments dès les premiers stades des travaux relatifs à la notion de conditions de navigation satisfaisantes ;
- La question de savoir si les voies navigables sont adaptées au transport de voyageurs, ainsi que les capacités et l'équipement devant y être déployés à cette fin, en tant qu'élément de la notion de conditions de navigation satisfaisantes.

49. La Commission du Danube a fait valoir qu'en raison des contraintes de temps, l'ensemble de ces aspects ne pourraient être traités dans le cadre de l'étude, notamment l'élaboration des critères d'exemption, mais qu'on pourrait se concentrer sur certains éléments de base et certaines définitions.

50. Le Président a estimé que la CEE pourrait être un forum adapté à la poursuite des discussions sur ce thème. Selon le SC.3, la démarche proposée concernant la notion de conditions de navigation satisfaisantes, fondée sur la résolution n° 92/2 de la Conférence européenne des Ministres des transports utilisée dans le contexte de l'AGN, était favorable à la tenue des débats à l'échelle paneuropéenne. Le Groupe de travail a ainsi demandé aux États membres de soumettre des propositions détaillées au secrétariat et a prié ce dernier de le tenir informé des progrès réalisés dans la définition de conditions de navigation satisfaisantes.

## VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96 et Corr. 1, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98.

51. Le Groupe de travail a pris acte des rapports sur les quarante-huitième et quarante-neuvième sessions du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96 et Corr.1, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98) et les a approuvés.

### A. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24 révisée)

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/2015/7, ECE/TRANS/SC.3/2016/7 et ECE/TRANS/SC.3/2016/17, ECE/TRANS/SC.3/2015/19, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14, document informel n° 2 du SC.3 (2015) et documents informels n°s 21 et 29 du SC.3/WP.3 (2016).

52. Le secrétariat a rappelé les propositions d'amendements au CEVNI soumises au SC.3 et au SC.3/WP.3 jusqu'alors. La Commission de la Save a estimé qu'il conviendrait que le Groupe informel d'experts du CEVNI examine ces suggestions afin d'établir une proposition équilibrée pour examen par le SC.3/WP.3 et le SC.3. Le Groupe de travail a confirmé qu'il était disposé à continuer d'appuyer les travaux du Groupe d'experts du CEVNI.

53. Le SC.3 a pris note des renseignements communiqués par la Commission du Danube sur les progrès accomplis dans l'harmonisation de la cinquième édition révisée des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) par rapport à la cinquième édition révisée du CEVNI, et sur les résultats de la réunion d'experts concernant les prescriptions applicables aux bateaux alimentés en GNL, tenue en septembre 2016. La Commission du Danube a précisé que les décisions seraient adoptées en juin 2017 et qu'elles pourraient donner lieu à des propositions d'amendements aux résolutions de la CEE.

54. Le SC.3 a indiqué que la prochaine réunion du Groupe informel d'experts du CEVNI pourrait se tenir en 2017 immédiatement avant ou après une session du SC.3/WP.3 et il a prié le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires à cet effet. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à soutenir les activités du Groupe d'experts.

55. Le SC.3 a pris note des réponses apportées par l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la République tchèque et la Roumanie au questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales particulières (ECE/TRANS/SC.3/2016/7 et ECE/TRANS/SC.3/2016/17). Il a encouragé les autres États membres à y répondre également, afin qu'il puisse s'atteler à l'actualisation du chapitre 9 du CEVNI. La Commission du Danube a souligné que les DFND révisées pourraient aussi servir à actualiser les prescriptions particulières du CEVNI.

56. Le SC.3 a constaté avec satisfaction que la version slovaque du CEVNI se trouvait sur le site Web du SC.3. Il a, en outre, salué la proposition de l'Ukraine d'y mettre également en ligne la version ukrainienne du CEVNI, une fois celle-ci prête. Les États membres et les commissions fluviales ont été invités à soumettre d'autres versions linguistiques du CEVNI pour qu'elles soient placées sur le site Web du SC.3.

57. Le SC.3 a pris note de la version finale de l'affiche présentant les signaux utilisés en navigation intérieure, élaborée par la Direction serbe des voies navigables (PLOVPUT) avec l'aide du secrétariat, sur la base de la cinquième édition révisée du CEVNI. Il a félicité la PLOVPUT pour la grande qualité du document. Le secrétariat a été prié de placer sur le site Web du SC.3 l'affiche relative au CEVNI.

58. Le SC.3 a décidé de tenir, à l'occasion de sa soixante et unième session, un atelier consacré aux progrès de la mise en œuvre du CEVNI par les gouvernements, aux prescriptions régionales et nationales spéciales et à des questions connexes.

## **B. Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (résolution n° 59 révisée)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/169/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/2016/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/15 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98.

59. Le secrétariat a informé le SC.3 que le processus de révision des directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (résolution n° 59) avait été achevé sur la base des discussions approfondies menées à la quarante-neuvième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, par. 34 à 36), en concertation avec la Commission du Danube et la Commission de la Save.

60. Le SC.3 a adopté en tant que résolution n° 85 la version révisée de l'annexe à la résolution n° 59 reproduite dans le document ECE/TRANS/SC.3/2016/8. Le secrétariat a été chargé de placer sur le site Web du SC.3 les directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables révisées.

## **C. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22 révisée)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2 et ECE/TRANS/SC.3/2016/9.

61. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'état de la résolution n° 22, la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI). Le secrétariat a rappelé que le SC.3 avait envisagé, à sa cinquante-quatrième session, la possibilité d'abandonner la SIGNI, pour cause de double emploi avec les annexes 7 et 8 du CEVNI, et qu'il avait décidé de reprendre l'examen de cette question après la publication de la cinquième édition révisée du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 26). Le SC.3 a pris note des dispositions de la SIGNI, du CEVNI et de la résolution n° 59 faisant double emploi entre elles, à la lumière du document de synthèse établi par le secrétariat sous la cote ECE/TRANS/SC.3/2016/9, ainsi que des différentes possibilités pour résoudre ce problème.

62. La Commission du Danube a proposé de fusionner la résolution n° 59 et la SIGNI dans un document unique, le CEVNI s'adressant principalement aux conducteurs de bateaux, contrairement à la SIGNI et à la résolution n° 59, plutôt destinées aux administrations fluviales. Cette proposition a été soutenue par l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Croatie et la Slovaquie. L'Autriche et la Belgique ont, en outre, souligné qu'il importait d'éviter les doublons avec le CEVNI, à moins qu'il ne s'agisse de renseignements indispensables. La Croatie a ajouté qu'il convenait d'éviter aussi les chevauchements entre la SIGNI et la résolution n° 59.

63. À cet effet, le SC.3 a décidé de fusionner la résolution n° 59 et la SIGNI en un document unique portant la dénomination « SIGNI » et a prié le secrétariat de porter ce point à l'ordre du jour de la cinquantième session du SC.3/WP.3.

## **D. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 et Amend.1 à 3, ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/9, ECE/TRANS/SC.3/2016/10, et document informel n° 14 du SC.3/WP.3 (2016).

64. La Fédération de Russie a apporté des éclaircissements concernant sa proposition d'amendement à la résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/2016/10). L'Ukraine a souscrit à la proposition et a suggéré au SC.3 de l'adopter, à la session en cours, en tant qu'amendement à la résolution n° 61, sous réserve d'objections. Elle a, en outre, souligné l'importance, pour les États non membres de l'UE, des travaux du SC.3 concernant l'harmonisation entre les normes techniques applicables aux bateaux et la résolution n° 61.

65. Le Groupe de travail a adopté en tant que résolution n° 86 la proposition d'amendement à la résolution n° 61 reproduite dans le document ECE/TRANS/SC.3/2016/10. Il a prié les États membres d'apporter leur concours en organisant la prochaine réunion du Groupe d'experts volontaires chargé de la résolution n° 61, afin de faciliter les travaux relatifs aux autres propositions d'amendement.

66. L'Autriche a souligné qu'il importait d'aligner le texte de la résolution n° 61 sur la norme ES-TRIN, de disposer, à cette fin, d'une version russe de la norme concernée, et de travailler davantage sur l'ADN. La Belgique, la Fédération de Russie et l'Ukraine ont souscrit à cette position. Le SC.3 est convenu qu'il importait de disposer d'une version russe du texte de la norme ES-TRIN et a prié le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires à cet effet.

67. Le SC.3 a jugé qu'il convenait de poursuivre les travaux d'harmonisation entre les prescriptions techniques de la résolution n° 61 applicables aux bateaux de navigation intérieure, la nouvelle directive 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 et la norme ES-TRIN. Pour faciliter ces travaux, le SC.3 a prié le secrétariat d'analyser les différences existantes entre l'annexe à la résolution n° 61 et les dispositions de la norme ES-TRIN.

68. Le SC.3 a décidé de continuer à échanger des renseignements sur les dernières évolutions constatées s'agissant des prescriptions nationales applicables aux bateaux de navigation intérieure et il a invité les États membres à soumettre leurs contributions sur ce thème à la cinquantième session du SC.3/WP.3.

## **IX. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : Document informel n° 3 du SC.3 (2016).

69. Le SC.3 a pris note de l'exposé fait par M. A. Mintjes (EDINNA et Académie de marine néerlandaise) concernant les travaux récents réalisés dans le cadre du CESNI dans les domaines de l'éducation et des qualifications professionnelles. M. Mintjes a informé le SC.3 que le groupe de travail du CESNI relatif aux qualifications professionnelles (CESNI/QP) travaillait actuellement à l'élaboration de normes applicables à l'examen pratique des équipages des bateaux de navigation intérieure, de normes de compétence pour ces équipages, de normes applicables aux simulateurs ainsi que de normes concernant les exigences médicales minimales. Il a ajouté que de nouveaux tableaux de compétences particulières avaient été élaborés en complément des normes en matière de formation et de certification en navigation intérieure (STCIN). Les travaux relatifs à l'élaboration de normes applicables aux simulateurs de conduite en navigation intérieure étaient en cours, et un nouveau groupe de travail avait été créé par le CESNI/QP à cette fin.

70. Le SC.3 a pris note des renseignements communiqués par la Commission européenne sur les progrès enregistrés dans l'établissement d'un projet de directive européenne sur la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure (document informel SC.3 n° 3 (2016)). Ce projet fait suite à la demande émanant du secteur de la navigation intérieure et des États membres de l'UE et visant à établir un cadre de compétences qui soit analogue à ceux qui existent pour d'autres modes de transport. La nouvelle directive pourrait être adoptée d'ici le milieu de l'année 2017.

71. Le SC.3 a confirmé la décision prise à sa cinquante-neuvième session de reporter les travaux du Groupe informel 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 jusqu'à ce que soit adoptée une nouvelle directive de la Commission européenne sur la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure.

## **X. Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Suivi de l'atelier**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98.

72. Le SC.3 a été informé par le secrétariat des résultats de l'atelier sur les services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications au niveau paneuropéen tenu à l'occasion de la quarante-neuvième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, par. 7). Le SC.3 a approuvé les décisions prises par le SC.3/WP.3 sur cette question et invité les autorités nationales à les suivre.

### **B. État actuel et actualisation des résolutions n<sup>os</sup> 48, 57, 58, 63, 79 et 80 de la CEE**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/17, et documents informels n<sup>os</sup> 6, 11 et 15 du SC.3/WP.3 (2016).

73. Le SC.3 a été informé par le secrétariat que la version révisée de la résolution n<sup>o</sup> 80 avait été approuvée par le SC.3/WP.3 à sa quarante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, par. 43). Le SC.3/WP.3 avait cependant décidé de reporter l'adoption définitive de ce document jusqu'à ce qu'une directive ou un règlement européen soit adopté, en vue de garantir l'application cohérente à l'échelle paneuropéenne des normes relatives aux SIF. Le SC.3 a approuvé la décision du SC.3/WP.3.

74. Le SC.3 a été informé que le secrétariat n'avait, pour l'heure, reçu aucune autre proposition visant à actualiser les résolutions n<sup>os</sup> 48, 57, 58, 63, 79 et 80.

75. Le SC.3 a constaté avec satisfaction que le secrétariat avait reçu des informations récentes de la part des groupes internationaux d'experts des SIF concernant l'application par les États membres des résolutions n<sup>os</sup> 48, 57, 58, 63, 79 et 80. Ces informations figuraient dans le document ECE/TRANS/SC.3/2016/13, consacré à l'application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure.

## **XI. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour)**

### **A. État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2016/11.

76. Le Groupe de travail a pris acte du document actualisé sur l'état des instruments juridiques internationaux portant sur la navigation intérieure, établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/2016/11). Les gouvernements ont été invités à tenir le secrétariat informé de tout changement par rapport à ce document.

77. Le Groupe de travail a invité les États membres de la CEE qui ne l'auraient pas encore fait à adhérer aux instruments juridiques portant sur la navigation intérieure.

## **B. Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2015/15, ECE/TRANS/SC.3/2016/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/11, et documents informels n<sup>os</sup> 7, 8, 10 et 18 du SC.3/WP.3 (2016).

78. À la suite des débats concernant l'éventuelle modification de l'article 3 de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, tenus à sa cinquante-neuvième session, le SC.3 a pris acte des documents soumis par la Belgique et la CCNR à ce sujet (ECE/TRANS/SC.3/2016/12 et ECE/TRANS/SC.3/2016/19).

79. Le SC.3 a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'apporter la moindre modification au texte de l'article 3 de la Convention, à moins que ne soient avancées de solides preuves du contraire.

## **C. Application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2016/13 et Corr.1.

80. Le Groupe de travail a pris note de l'état des résolutions de la CEE et de leur application sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/2016/13 ; il a invité les États membres qui ne l'auraient pas encore fait à les mettre en œuvre.

81. Le Groupe de travail a rappelé que le certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance (résolution n<sup>o</sup> 14) avait été remplacé par le certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n<sup>o</sup> 40), et il a encouragé les gouvernements à appliquer exclusivement la résolution n<sup>o</sup> 40.

## **XII. Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour)**

### **A. Atelier « Navigation de plaisance et tourisme nautique : perspectives et défis »**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2016/14, et documents informels n<sup>os</sup> 7, 8 et 12 du SC.3 (2016).

82. L'atelier « Navigation de plaisance et tourisme nautique : perspectives et défis » s'est tenu le 3 novembre. Les exposés peuvent être consultés à l'adresse [www.unece.org/trans/main/sc3/sc32016.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32016.html) (onglet « Workshop »).

83. M. R. P. David, National Boating Federation USA/USPS, a informé le Groupe de travail des activités de l'USPS et de la National Boating Federation, de la Garde côtière des États-Unis, organisme national de réglementation chargé de délivrer les licences, d'autres organisations actives dans le domaine de la navigation de plaisance, ainsi que des écoles de formation aux États-Unis d'Amérique et au Canada. Les États-Unis d'Amérique n'avaient pas encore adopté la résolution n<sup>o</sup> 40, mais le cursus scolaire de l'USPS était axé sur le Programme de certification de conducteur de bateau (Boat Operator Certification Programme (BOC)), plus exigeant que cette résolution, qui était subdivisé en quatre niveaux : navigation intérieure, navigation côtière, navigation côtière avancée et navigation en mer. M. David a, en outre, fait mention des méthodes d'enseignement employées par l'USPS, telles que la formation virtuelle et d'autres programmes d'enseignement et de formation destinés aux conducteurs de bateaux.

84. M. C. Burton, RYA, a fait un exposé sur les principes régissant la formation des conducteurs de bateaux de plaisance au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et sur les activités de la RYA en tant qu'organisme directeur national chargé de la navigation de plaisance. Il a indiqué que l'emport de matériel n'était pas obligatoire pour les bateaux d'une longueur ne dépassant pas 13,7 m et que les conducteurs de bateaux d'une longueur inférieure ou égale à 24 m n'étaient pas tenus d'être munis d'un permis. Onze

programmes de formation ont été mis en place ; ils portent sur des compétences pratiques, la navigation de croisière et la navigation de plaisance. Les programmes de formation ont été acceptés par la Maritime and Coastguard Agency et intégrés dans la réglementation nationale. M. Burton a également décrit les cours de formation spéciale destinés aux instructeurs. Les formations sont dispensées par des centres reconnus par la RYA. Enfin, il a donné un aperçu des activités de la RYA s'agissant de la délivrance de certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance.

85. M. A. Nunikyan, Inspection d'état pour les menues embarcations du Ministère pour la défense civile et la gestion des situations d'urgence et des conséquences des catastrophes naturelles de la Fédération de Russie (EMERCOM), a décrit les principes régissant l'octroi de licences aux conducteurs de menues embarcations et de bateaux de plaisance en Fédération de Russie, les pratiques à l'œuvre en matière d'enregistrement et de contrôle pour les menues embarcations utilisées à des fins non commerciales, et le cadre législatif national. L'Inspection est responsable de l'enregistrement et du contrôle des menues embarcations ainsi que de l'octroi de licences aux conducteurs de bateaux.

86. M. S. Moiseev, Association russe de yachting, a informé le Groupe de travail des activités liées à la navigation de plaisance en Fédération de Russie. Il a décrit le programme de formation et d'examen menant à l'obtention du certificat international de conducteur de bateau de plaisance valable pour l'UE et du certificat de l'Inspection d'état pour les menues embarcations valable pour la Fédération de Russie. Le volet formation donne la possibilité de naviguer sur les voies de navigation intérieure, les mers fermées et les eaux territoriales de la Fédération de Russie et de l'UE. Il a, en outre, souligné l'importance de la résolution n° 40 pour les plaisanciers.

87. M<sup>me</sup> S. Nesvetailova, Département des transports et de l'infrastructure de la Commission économique eurasiennne, a fait un exposé sur les perspectives de développement de la navigation de plaisance dans l'Union économique eurasiennne au titre des politiques de transport coordonnées dans le domaine du transport par voie navigable. Elle a mentionné les travaux en cours concernant la création d'un marché unique des services pour la location de bateaux de plaisance, avec ou sans option d'achat ; l'analyse de la législation des États membres a permis de recenser des points communs susceptibles de faciliter cette tâche.

88. M. N. Kuznetsov, Association « Route des Varègues aux Grecs », a fait un exposé sur la facilitation de la navigation de plaisance et le tourisme nautique sur les voies navigables E 30, E 40 et E 70 en tant qu'élément intégré de leur développement ainsi que sur le rôle de l'Ukraine. Il a cité les principaux types de bateaux utilisés pour la navigation de plaisance et proposé d'éventuelles activités aux fins de sa promotion : instauration d'un dialogue paneuropéen, programmes de coopération interrégionale et internationale avec le concours de la CEE et de Google et autres mesures sur une base permanente. Il a aussi donné un exemple de plan d'action pour les parcours de tourisme nautique passant par la section Brest-Kiev de la voie E 40.

89. M<sup>me</sup> C. Paddison, EBA, a présenté les travaux du Comité technique ISO/TC 228 – « Tourisme et services connexes » de l'ISO sur les normes applicables à la navigation de plaisance : a) le Groupe de travail 8 – « Ports de plaisance » travaillait sur la norme ISO 13687, qui définit les exigences minimales pour les ports de commerce et de plaisance accueillant des embarcations de plaisance, pour la prestation de services liés à tous les types d'activités nautiques de loisirs ; et b) le Groupe de travail 11 – « Location de bateau habitable sans équipage » travaillait sur la norme ISO 20410, qui définit les exigences minimales de service et d'équipement pour la location de bateaux sans équipage destinés à être affrétés pour un transport par voie navigable, ou sur les eaux côtières ou maritimes.

90. Le secrétariat a fait un exposé, préparé par la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime, sur les parcours de tourisme nautique et de plaisance en Italie.



91. La table ronde animée par M. A. Lewis, EBA, a permis de traiter des études de cas sur le certificat international de conducteur de bateau de plaisance (document informel SC.3 n° 8 (2016)). Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'actualiser les directives concernant la résolution n° 40, en concertation avec l'EBA, sur la base des conclusions des discussions.

92. Les participants à l'atelier ont formulé les observations ci-après et ont proposé d'examiner plus avant les questions suivantes :

- La certification des conducteurs de bateaux de plaisance est obligatoire dans les pays représentés par les orateurs ; néanmoins, les prescriptions diffèrent en ce qui concerne les caractéristiques des menues embarcations et des bateaux de plaisance ainsi que les zones de navigation ;
- Il existe divers systèmes d'éducation et de formation pour les plaisanciers, qui doivent toutefois être mieux développés compte dûment tenu des évolutions et des normes contemporaines ; il importe de veiller à ce que les plaisanciers disposent de connaissances théoriques et de compétences pratiques suffisantes, de mettre en œuvre des méthodes d'éducation à jour et d'offrir aux candidats la possibilité d'apprendre dans leur langue maternelle ;
- La réglementation applicable aux menues embarcations et aux bateaux de plaisance présente, au même titre que les différentes approches suivies pour garantir la sécurité de la navigation de plaisance, un grand intérêt pour les États membres, et devrait être davantage mise en avant, en ce qui concerne notamment l'enregistrement et la visite des menues embarcations et des bateaux de plaisance et les documents délivrés ;
- Outre le certificat international de conducteur de bateau de plaisance, il existe d'autres certificats de compétence pour les plaisanciers : l'International Proficiency Certificate (certificat international de compétence), les certificats nationaux, etc. La reconnaissance des certificats de compétence est régie par la législation nationale ; le certificat international de conducteur de bateau de plaisance constitue donc le moyen le plus approprié, car il s'agit d'un cadre compréhensible et flexible applicable à l'affrètement international de bateaux qui, en tant qu'instrument le plus simple et le plus largement accepté, présente un certain nombre d'avantages et facilite grandement la navigation de plaisance et le tourisme en Europe et au-delà ;
- Les manifestations tenues par le SC.3 dans les domaines de la navigation de plaisance et du tourisme nautique ont un intérêt pratique en ce qu'elles sont favorables aux stratégies nationales, et il convient donc de continuer à en organiser régulièrement ;
- Il convient de mieux diffuser les renseignements concernant les certificats de compétence, les programmes nationaux de formation et les questions connexes ; pour ce faire, des ateliers, des consultations, des expositions et d'autres manifestations internationales peuvent être organisés. On peut également s'attacher à promouvoir les parcours touristiques sur les voies navigables du réseau E, en s'appuyant sur les technologies modernes et les possibilités d'Internet ;
- Une coopération entre les associations nationales et internationales de yachting, les autorités nationales, les organisations publiques et les autres parties prenantes serait bénéfique dans le cadre des considérations ci-dessus.

93. Le SC.3 a décidé de créer un Groupe informel d'experts volontaires en matière de navigation de plaisance. Il a aussi invité toutes les parties intéressées à confirmer au secrétariat leur souhait d'y prendre part et il a prié celui-ci de prendre les dispositions nécessaires en vue de la première réunion du Groupe.

94. Les États membres ont été invités à formuler des observations au sujet de la proposition visant à modifier la carte du Réseau européen de navigation de plaisance, reproduite dans le document informel n° 12 du SC.3 (2016).

**B. Lois nationales régissant la navigation des bateaux de plaisance**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2015/16, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/8 et Corr.1.

95. Le SC.3 a noté que le document ECE/TRANS/SC.3/2015/16 comprenait des informations récentes sur la législation nationale régissant la navigation des bateaux de plaisance, et que le secrétariat n'avait reçu aucune autre information nouvelle.

**C. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, quatrième révision)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/8/Rev.1, et documents informels n°s 23 et 28 du SC.3/WP.3 (2016).

96. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que le modèle de certificat international de conducteur de bateau de plaisance fourni par l'Ukraine avait été mis en ligne sur le site Web du SC.3. Le SC.3 a invité les États membres qui ne l'auraient pas encore fait à transmettre au secrétariat leurs modèles de certificat international de conducteur de bateau de plaisance.

97. Comme suite aux renseignements communiqués par l'Allemagne et la Suisse (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/8/Rev.1 et document informel n° 23 du SC.3/WP.3 (2016)), le SC.3 a prié le secrétariat de rédiger le texte de l'amendement à l'annexe 4 de la résolution n° 40.

**XIII. Transports par voie navigable et changements climatiques (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98 et document informel n° 20 du SC.3/WP.3 (2016).

98. Le SC.3 a été informé par le secrétariat des travaux menés avec le concours : a) du secrétariat de la Convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques et des stratégies transfrontières à cet égard ; et b) du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux. Le secrétariat a été prié de poursuivre sa collaboration avec ces groupes, en mettant l'accent sur les domaines de travail communs et en cherchant à instaurer des synergies dont le SC.3 et le SC.3/WP.3 pourraient tirer parti.

**XIV. Liste provisoire des réunions prévues pour 2017 (point 13 de l'ordre du jour)**

99. Le Groupe de travail a approuvé la liste provisoire ci-après concernant les réunions prévues en 2017 : 15-17 février 2017 Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquantième session) ;

14-16 juin 2017 Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquante et unième session) ;

4-6 octobre 2017 Groupe de travail des transports par voie navigable (soixante et unième session).

## **XV. Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour)**

### **A. Élection du Bureau pour les soixante et unième et soixante-deuxième sessions du SC.3**

100. Le Groupe de travail a élu M. B. Van Acker (Belgique) Président de ses soixante et unième et soixante-deuxième sessions, à la suite de la proposition avancée par la Croatie, appuyée par l'Allemagne et l'Autriche.

### **B. Manifestation thématique sur les transports par voie navigable en marge de la soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs**

101. Le Groupe de travail a pris note des activités prévues à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs, en février 2017, et a prié les délégations de faire connaître aux ministères compétents leurs observations concernant le projet de résolution ministérielle du Comité des transports intérieurs ou toute éventuelle modification qu'elles souhaiteraient y apporter ; les services concernés devraient ensuite transmettre au secrétariat une liste synthétique de ces éléments. Le SC.3 a invité les États membres à soumettre au secrétariat leurs éventuelles propositions détaillées concernant la manifestation ministérielle devant se tenir en marge de la soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs.

### **C. Thème général de la prochaine session du SC.3**

102. En application de la décision prise au titre du point 7, le SC.3 a décidé que sa soixante et unième session aurait pour thème général les « progrès de la mise en œuvre du CEVNI par les gouvernements, prescriptions régionales et nationales particulières et questions connexes ».

### **D. Hommage à M. J. Bimka et M<sup>me</sup> D. Filipović**

103. Le Groupe de travail a été informé que M. J. Bimka, Président du Groupe de travail, prendrait sa retraite en décembre 2016. Il l'a remercié de son grand professionnalisme et de sa compétence en tant que président, ainsi que de son dévouement aux travaux du SC.3 et de ses organes subsidiaires, et il lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

104. Le Groupe de travail a été informé que M<sup>me</sup> D. Filipović (Croatie) prendrait sa retraite en décembre 2016. Il l'a remerciée de sa contribution précieuse aux activités du SC.3 et de son grand professionnalisme ainsi que de son travail productif en tant que Vice-Présidente du SC.3/WP.3, et il lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

## **XVI. Adoption du rapport (point 15 de l'ordre du jour)**

105. Comme il est d'usage, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa soixantième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.