



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-quatorzième session**Genève, 28 février-1<sup>er</sup> mars 2012

Point 9 e) de l'ordre du jour provisoire

**Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité:****Examen des questions les plus importantes concernant le transport par voie navigable****Mise en place et exploitation d'une base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure****Note du secrétariat****I. Mandat et contexte**

1. Dans le Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (Recommandation n° 3), adopté par le Comité des transports intérieurs en mars 2011, la CEE est invitée à «... appuyer et faciliter les efforts déployés actuellement au sein de l'Union européenne en vue d'établir une base de données internationale sur les coques qui, pour être exploitable, doit renfermer des données actualisées sur les bateaux de navigation intérieure de pays non membres de l'Union européenne» (ECE/TRANS/SC.3/189, par. 212).
2. Conformément à ces directives, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a étudié, en octobre 2011, comment la CEE pourrait participer à la mise en place et à l'exploitation d'une base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure, dans laquelle figureraient tous les bateaux de navigation intérieure susceptibles d'être exploités sur les voies navigables européennes.
3. Le SC.3 a approuvé une note thématique dont l'élaboration avait été demandée par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/2011/2). Cette note a été élaborée par le secrétariat, avec le concours de la Commission européenne et PLATINA, la plateforme pour la mise en œuvre du programme d'action «NAIADES» («Navigation intérieure: actions et développement en Europe») de l'Union européenne.

4. Enfin, le SC.3 a demandé au secrétariat de soumettre la question au Bureau du Comité des transports intérieurs, puis au Comité, pour examen (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 14).

5. À sa session tenue les 29 et 30 novembre 2011, le Bureau du Comité des transports intérieurs a pris acte de la note thématique du secrétariat et des propositions du SC.3 et est convenu que le secrétariat de la CEE devrait continuer à consulter l'ensemble des parties prenantes, en particulier la Commission européenne.

## **II. Numéro européen unique d'identification des bateaux**

6. L'expérience montre que la modification du numéro d'identification des bateaux de navigation intérieure compliquait de plus en plus la tâche aux autorités compétentes nationales et internationales chargées de superviser, de manière rationnelle, le transport par voie navigable et d'exploiter des services d'information fluviale (RIS), qui assurent la sécurité et la sûreté du transport sur les voies navigables européennes et contribuent à l'efficacité de leur exploitation, en particulier au niveau des écluses et d'autres infrastructures.

7. En conséquence, si l'on veut garantir la sécurité, la sûreté et l'efficacité de la navigation intérieure en Europe, il est indispensable de disposer, pour l'ensemble des bateaux de navigation intérieure, d'un système international normalisé fondé sur un numéro unique, attribué une fois pour toutes, qui demeure associé au bateau, sans modification, pendant toute sa durée de vie, et grâce auquel il est possible de retracer l'historique du bateau.

8. En 2006, un numéro européen unique d'identification des navires a été créé à l'intention des États membres de l'Union européenne par la Directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, ainsi qu'à l'intention des États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), par le Règlement de visite des bateaux du Rhin.

9. En 2008, des dispositions comparables ont été intégrées dans 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). Ces dispositions, en vertu desquelles les États membres de la CEE sont autorisés à utiliser le numéro européen unique d'identification comme référence pour le transport international, peuvent servir de fondement à la coopération interinstitutionnelle et à l'échange de renseignements relatifs aux bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/181, par. 28).

## **III. La base de données européenne sur les coques: un projet pilote de l'Union européenne**

10. L'Union européenne met actuellement à l'essai un mécanisme d'échange électronique d'un ensemble minimal de données relatives aux bateaux de navigation intérieure entre les autorités de certification et les autorités chargées des services d'information fluviale. Ces données sont utilisées par les autorités nationales de certification afin d'éviter d'attribuer deux numéros européens uniques d'identification au même bateau inscrit au registre de plusieurs pays. Les autorités chargées des services d'information fluviale ont besoin de ces données pour plusieurs applications liées à ces services, notamment les registres de passage et les statistiques concernant les écluses.

11. Un projet pilote de base de données européenne sur les coques a été amorcé en 2010, dans le cadre du programme NAIADES de l'Union européenne, grâce au financement de ce dernier et au soutien opérationnel de la plate-forme PLATINA.

12. À l'heure actuelle, 43 autorités de 9 pays (Autriche, Belgique, Bulgarie, France, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie et Slovaquie) sont reliées à cette base de données, qu'elles utilisent pour échanger des données permettant d'identifier des bateaux. Cette base de données pilote comprend plus de 9 300 bateaux. Les renseignements y sont régulièrement mis à jour par les autorités de certifications des pays participants. D'autres autorités, comme les autorités portuaires européennes, devraient bientôt y être reliées. Des mesures sont prises actuellement en vue d'amender la législation pertinente de l'Union européenne, en particulier la Directive 2006/87/CE, afin d'y inclure des dispositions relatives à la base de données européenne sur les coques.

13. Une fois le programme PLATINA arrivé à terme en 2012, l'Union européenne devra décider comment poursuivre l'exploitation de la base de données et faire en sorte qu'elle puisse éventuellement être élargie à l'ensemble des bateaux européens de navigation intérieure, y compris ceux battant pavillon de pays non membres de l'Union européenne.

#### **IV. Éléments paneuropéens de la base de données sur les bateaux de navigation intérieure**

14. Le projet pilote de l'Union européenne a été présenté à des délégations du SC.3 en octobre 2010. Plusieurs États membres de la CEE, dont l'Autriche, la Bulgarie, la Fédération de Russie, la République tchèque, la Serbie et la Slovaquie, ainsi que la Commission du Danube et la Commission internationale du bassin de la Save, ont estimé que la base de données qui sera créée devait être ouverte à tous les pays membres de la CEE intéressés, qu'il s'agisse ou non d'États membres de l'Union européenne (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 28). Cette perspective paneuropéenne semble être nécessaire puisque des bateaux battant pavillon de pays non membres de l'Union européenne naviguent sur les principales voies navigables européennes, à savoir le Rhin et le Danube, et que cette base de données permettrait d'éviter que ne soit créés deux systèmes potentiellement incompatibles, l'un pour les pays de l'Union européenne, l'autre pour les pays non membres.

15. Il est déjà prévu dans la Résolution n° 61 de la CEE qu'un numéro unique d'identification soit attribué aux bateaux de navigation intérieure de tous les États membres de la CEE. En outre, en vertu de cette résolution, chaque autorité compétente est tenue de prendre toutes les dispositions nécessaires pour informer toutes les autres autorités compétentes de l'attribution par elle d'un numéro européen d'identification et pour communiquer à ces autorités les données nécessaires à l'identification des bateaux. En outre, l'existence d'une base de données paneuropéenne sur les coques faciliterait la collecte et l'échange d'informations sur l'ensemble du réseau européen de voies de navigation intérieure codifié dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996, qui est administré par la CEE.

16. Le SC.3 est convenu que la base de données européenne sur les coques pourrait être exploitée sous les auspices de la CEE, en raison du caractère paneuropéen de ses membres, de son mandat, des activités qu'elle exerce dans le domaine du transport par voie navigable, ainsi que de son expérience de l'exploitation de bases de données internationales sécurisées de ce type, comme la base de données internationale TIR en ligne (ITDB), dans laquelle figurent des données sur 67 pays.

## V. Critères pour la mise en place et l'exploitation, par la CEE, de la base de données européenne sur les coques

17. Dans la note thématique que le secrétariat l'avait invité à élaborer (ECE/TRANS/SC.3/2011/2), le SC.3 énonçait déjà un certain nombre de critères de nature opérationnelle, juridique et financière, devant être satisfaits si la CEE était chargée d'exploiter et d'héberger la future base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure:

a) **Critères opérationnels:** Les caractéristiques techniques définies et appliquées par le programme PLATINA pendant la phase pilote du projet pourraient être utilisées après n'y avoir apporté que de légères modifications (langues supplémentaires, etc.) si la base de données était exploitée par la CEE. De la même façon, les procédures d'échange de données techniques établies entre les autorités publiques des différents pays, ainsi que le savoir faire et l'expérience des systèmes informatiques acquis dans le cadre du projet PLATINA pourraient être utilisés comme point de départ pour la mise en place de protocoles de communication et de services d'appui analogues, qui seraient gérés sous les auspices de la CEE;

b) **Critères juridiques:** Le fondement ou le cadre juridique nécessaire à l'échange sécurisé de données entre les autorités publiques des pays participants pourrait être établi à l'intention de tous les États membres de la CEE grâce à plusieurs options, notamment: 1) en modifiant la Résolution n° 61 de la CEE; 2) en révisant la Convention de la CEE relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure; ou 3) en élaborant un instrument spécifique, comparable à l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (2000);

c) **Critères financiers:** 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 européenne sur les coques, les financements extrabudgétaires annuels devraient être de l'ordre de 400 000 euros par an pour les services requis (technologies de l'information et experts), en plus de frais d'établissement de l'ordre de 100 000 euros. La CEE devrait contribuer, au moyen de son budget ordinaire, en fournissant du personnel de direction et des experts juridiques, ainsi qu'en allouant des salles de réunion et des bureaux appropriés à Genève. Dans un premier temps, les ressources extrabudgétaires requises pourraient être fournies par le biais de mécanismes de financement spécifiques établis en collaboration avec la Commission européenne. À plus long terme, la base de données européenne 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 concernée, etc.);

18. Il est entendu que toute décision relative à la participation de la CEE à cette activité doit être prise par le Comité des transports intérieurs et d'autres organes compétents de la CEE, sur la base d'une proposition spécifique qui serait établie par le SC.3 et le secrétariat de la CEE.

## III. Orientations à l'intention du SC.3 et du secrétariat de la CEE

19. Compte tenu de ce qui précède et de l'avis du SC.3 et de son bureau (voir par. 5), le Comité souhaitera peut-être donner des conseils au SC.3 et au secrétariat de la CEE sur le rôle susceptible d'être joué par la CEE concernant la mise en place et l'exploitation de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure.

20. En particulier, le Comité souhaitera peut-être inviter le secrétariat de la CEE à continuer de consulter l'ensemble des parties prenantes, notamment la Commission européenne, et à envisager d'autres moyens pour la CEE de contribuer à la mise en place et à l'exploitation d'une base de données européenne dans laquelle pourraient figurer tous les bateaux européens de navigation intérieure.

---