



# Conseil économique et social

Distr. générale  
24 août 2016  
Français  
Original : anglais

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par voie navigable

##### Soixantième session

Genève, 2-4 novembre 2016

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité  
du transport par voie navigable en Europe:  
nouvelle stratégie et mandat du SC.3**

### Observations relatives à la proposition de nouvelle stratégie du Groupe de travail des transports par voie navigable

#### Note du secrétariat

## I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.

2. À sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a poursuivi l'examen d'une proposition de nouvelle stratégie pour le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10, et a demandé aux participants de faire parvenir au secrétariat leurs observations au plus tard le 31 juillet 2016 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/98, par. 20).

3. Sont reproduites dans le présent document des observations générales formulées par la France<sup>1</sup>, l'Allemagne<sup>2</sup>, l'Ukraine<sup>3</sup>, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)<sup>4</sup> et la Commission économique eurasiennne<sup>5</sup> concernant la proposition de nouvelle

<sup>1</sup> Communication du 31 juillet 2016.

<sup>2</sup> Communication du 28 juillet 2016.

<sup>3</sup> Communication du 30 juin 2016.

<sup>4</sup> Communication du 13 juin 2016 (soumise en anglais et en français).

GE.16-14688 .(F) 290816 190906



\* 1 6 1 4 6 8 8 \*

Merci de recycler



stratégie du SC.3 et le mandat de cet organe, ainsi que des observations relatives à certains paragraphes du document ECE/TRANS/ SC.3/WP.3/2016/10<sup>6</sup>.

## II. Observations générales

### A. Commission centrale pour la navigation du Rhin

4. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est favorable à la révision du mandat du Groupe de travail SC.3 du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ainsi qu'à l'élaboration d'une proposition de nouvelle stratégie.

5. La navigation intérieure a connu de considérables évolutions pendant les dernières années, en particulier au niveau de sa configuration institutionnelle en Europe. La CCNR trouve particulièrement bienvenue la rationalisation des activités de la CEE à l'échelle internationale, visant à mettre l'accent sur les travaux qui génèrent une importante valeur ajoutée pour les États membres et les parties prenantes.

6. Les observations de la CCNR sont axées sur les trois éléments suivants :

- a) La dimension paneuropéenne des activités de la CEE ;
- b) La mission de la CEE en ce qui concerne l'harmonisation du cadre réglementaire ;
- c) L'attention que la CEE pourrait apporter à la dimension mondiale des transports par voie navigable.

Pour chacun de ces éléments, la CCNR entend souligner la valeur ajoutée que les travaux de la CEE pourraient, selon elle, apporter.

7. Ces éléments ont connu d'importantes évolutions depuis le début du siècle présent. L'élargissement de l'Union européenne (UE), la libéralisation des marchés du transport par voie navigable en Europe, ainsi que l'établissement de liaisons entre les bassins du Rhin et du Danube ont considérablement contribué à asseoir la reconnaissance de ce mode de transport à l'échelle européenne. En atteste le rôle joué par les transports par voie navigable dans l'instauration d'un système de transport européen visant à intégrer les économies européennes sur les plans régional et national. Ce mode de transport fait ainsi l'objet d'une attention nettement plus importante au niveau politique et l'on observe, ipso facto, un certain regain d'activité à l'échelle européenne par rapport au siècle dernier dans les domaines de la recherche-développement et de l'intégration des nouvelles technologies.

8. Par ailleurs, les gouvernements ont à cœur de promouvoir ces évolutions au mieux de leurs capacités sur les plans national, européen et international. Les méthodes de travail ont été rationalisées, y compris au niveau international.

#### 1. Dimension paneuropéenne

9. Dans un contexte général d'intensification des activités au niveau international, et plus précisément européen, il semble que la dimension paneuropéenne qui sous-tend les travaux de la CEE ne dispose pas d'une visibilité suffisante pour que l'on puisse mettre en

<sup>5</sup> Réf. n° 20-130 du 21 juillet 2016.

<sup>6</sup> Les observations reçues par le secrétariat pour les quarante-huitième et quarante-neuvième sessions du SC.3/WP.3 sont reproduites dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/2, ainsi que dans les documents informels du SC.3/WP.3 n<sup>os</sup> 9 et 31 (2016).

place les activités appropriées. En effet, chaque fois que cette dimension a été abordée à une conférence (en 2001 à Rotterdam et en 2006 à Bucarest), les mesures de suivi prises sur la base des conclusions de ladite conférence n'ont pas permis de définir d'une manière suffisamment tangible des fondements stratégiques pour réaliser les attentes et objectifs en jeu. À cet égard, la CCNR estime qu'il pourrait être utile à la CEE de mener des analyses supplémentaires à la lumière des évolutions susmentionnées, ce qui devrait permettre de formuler des orientations adaptées afin de mieux définir une approche paneuropéenne.

## 2. Harmonisation du cadre réglementaire : vers une nouvelle gestion des affaires publiques

*Normes uniformes élaborées et adoptées par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)*

10. En prenant complètement en compte la dimension européenne, il doit, en outre, être possible de formuler des orientations afin d'harmoniser les activités de réglementation. Lorsque la CEE fait mention, dans un de ses documents, d'activités de réglementation, ou d'un appui à de telles activités, elle pourrait citer plus explicitement les cadres existants et les évolutions structurelles observées à l'échelle européenne. À cet égard, on peut citer le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et les normes qu'il a déjà adoptées ou qu'il adoptera. Les travaux du CESNI ont produit un résultat initial tangible, sous la forme du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

11. Dans leurs Règlements, l'UE et la CCNR renverront aux normes communes élaborées et adoptées par le CESNI. Les autres États et organisations internationales, en particulier la CEE (voir la communication relative au programme d'action NAIADES II), sont invités à en faire autant, attendu que tous les pays et toutes les organisations internationales qu'intéresse de près la question de la navigation intérieure européenne peuvent prendre part au CESNI, dont les États membres de l'UE tout comme ceux de la CCNR font partie.

12. Les cadres réglementaires pertinents mis en place à l'échelle de l'UE et de la CCNR entreront bientôt en vigueur, ce qui marquera le point de départ de cette initiative novatrice en matière de gestion des affaires publiques.

13. Ce processus, actuellement en cours, qui vise à améliorer la gestion de la navigation intérieure en Europe, semble relativement cohérent par rapport aux vues exprimées dans le rapport 2005 du Groupe EFIN<sup>7</sup>.

14. Il ne fait aucun doute que la CEE, au même titre que la CCNR et ses États membres, souhaite retenir les méthodes de travail les plus efficaces et rationnelles, de sorte à éviter les doubles emplois et à accroître les bienfaits qui découlent des normes harmonisées établies et adoptées par le CESNI. La CEE pourrait donc envisager de mettre un terme aux travaux du SC.3 dans les domaines d'activité du CESNI, notamment en ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux bateaux et au personnel de navigation intérieure. Si nécessaire, la CEE pourrait envisager de renvoyer aux normes harmonisées adoptées par le CESNI.

15. On notera également que la norme ES-TRIN constitue aussi un outil important pour les travaux visant à ce que la flotte respecte mieux l'environnement ; elle donne, notamment, un fondement juridique à l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL). La CCNR et l'UE mènent, conjointement ou séparément, d'autres activités importantes en faveur d'une navigation intérieure durable. Il est certain que le déploiement d'efforts communs,

<sup>7</sup> Rapport du European Framework for Inland Navigation (Groupe EFIN).

par le truchement d'une coopération avec la CEE, afin d'éviter les doubles emplois et de tirer parti d'une dynamique de groupe, serait bénéfique au secteur de la navigation intérieure.

### **3. Base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure**

16. Il convient de souligner que la base de données européenne sur les coques de bateaux (EHDB), instrument obligatoire, repose sur la directive 2006/87/CE et le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) en ce qui concerne sa conception et son fonctionnement. Conformément à l'article 2.18 de l'annexe II de ladite directive, les données de l'EHDB peuvent être utilisées par les autorités compétentes des États membres de l'UE et des États contractants à la Convention de Mannheim, aux seules fins des mesures administratives destinées à faciliter la navigation et à en préserver la sécurité. On peut, en outre, observer que la norme ES-TRIN décrit les données qui doivent être stockées dans l'EHDB. Ainsi, il semblerait que la situation juridique actuelle ne permette pas un déploiement de cette base de données à l'échelle paneuropéenne.

### **4. Navigation de plaisance**

17. Actuellement, plusieurs aspects de la navigation intérieure ne relèvent de la compétence d'aucune institution européenne. Le SC3 pourrait envisager de porter son attention sur ces aspects, dont la navigation de plaisance. Ce type de navigation prend de l'essor et, si nécessaire, la certification des capitaines de bateaux de plaisance, en particulier, pourrait être coordonnée à l'échelle internationale et plus précisément au niveau paneuropéen.

### **5. Services d'information fluviale**

18. Les services d'information fluviale (SIF) ont une grande valeur stratégique pour le développement de la navigation intérieure. La technologie est le principal moteur des travaux dans ce domaine, qui sont largement appuyés par des programmes européens visant à mettre au point des outils et instruments. Les autorités chefs de file, ainsi que les organisations et industries spécialisées, jouent un rôle important dans ce contexte. L'adoption de cadres adaptés devrait permettre de regrouper et de mettre en œuvre des mesures à différents niveaux (branches d'activité, organisations et autorités).

19. Selon la CCNR, la mise au point de tels cadres devrait idéalement être axée sur les couloirs et fondée sur des normes harmonisées relatives aux SIF. Cela étant, il convient d'éviter les doubles emplois. C'est pourquoi on pourrait envisager de concentrer les activités entre les mains des organisations qui, d'une part, sont investies d'un pouvoir de réglementation et disposent d'une autorité incontestée et, d'autre part, possèdent les compétences nécessaires.

### **6. Prescriptions relatives aux opérations de police**

20. En ce qui concerne le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI), la CCNR, bien qu'elle trouve satisfaisante l'harmonisation accomplie entre le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le CEVNI, doute de la rentabilité qu'aurait la prise de mesures supplémentaires dans ce domaine et est donc pleinement favorable à la décision de la CEE de ne pas constituer de groupe de travail ou d'experts pour étudier spécifiquement cette question.

21. Une version en allemand de la cinquième édition du CEVNI pourrait être utile, à condition qu'il soit possible de maintenir à jour le texte du Code par rapport aux autres langues.

22. Les avantages offerts par la vidéo qu'il a été proposé de réaliser sur les travaux du CEVNI en général restent à préciser. Néanmoins, il est certain que les gouvernements et parties prenantes accueilleront favorablement une vidéo ou tout autre support d'information à l'appui de la sécurité de la navigation de plaisance, compte tenu des interactions entre celle-ci et la navigation commerciale.

## **7. Droit des transports**

23. En ce qui concerne la flotte de navigation intérieure, la CEE pourrait également envisager de concentrer ses activités sur l'application de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, ainsi que de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, domaine dans lequel ces activités sont susceptibles de produire une valeur ajoutée. Depuis leur élaboration à la fin des années 1950, d'importantes évolutions sont survenues, à un rythme supérieur aux efforts de mise en application et d'actualisation de ces instruments. En particulier, le rôle du propriétaire du bateau en ce qui concerne son exploitation a connu une évolution considérable, de même que dans d'autres secteurs.

24. Il semble que les conventions qui existent dans le domaine du droit des transports satisfassent aux impératifs de l'harmonisation juridique. La Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) de 2000 a été largement mise en œuvre à l'échelle européenne et on s'attend à ce que la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) de 2012 reçoive le même degré de reconnaissance par les États européens en vue de sa mise en œuvre effective. La CCNR n'a pas connaissance d'un quelconque autre besoin dans ce domaine du droit des transports et il semble donc superflu de prendre d'autres initiatives, tout particulièrement en ce qui concerne les anciennes conventions non ratifiées.

## **8. Dimension mondiale des transports par voie navigable**

25. La CCNR se réjouit beaucoup d'un élargissement de l'approche conçu pour englober les principaux systèmes mondiaux de transport par voie navigable. Les évolutions constatées dans les diverses régions où se pratique le transport par voie navigable, ou du moins la conscience politique du potentiel de ce mode de transport, pourraient tout à fait justifier qu'une initiative spécifique vise à lui donner une meilleure visibilité dans le monde. La modeste tentative de la CCNR à cet égard, qui a pris naissance en 2012 dans le cadre du Forum mondial de l'eau à Marseille et a culminé avec la création du réseau mondial de navigation intérieure (WWINN), s'inscrit également dans ce contexte. La CEE est prédestinée à jouer un rôle moteur dans ce domaine, en tant qu'unique organisation internationale à disposer d'un mandat mondial en matière de transport. Les éventuelles démarches que la CEE souhaitera engager en vue de la tenue, en 2016 ou 2017, d'une conférence mondiale sur les transports par voie navigable sont attendues avec grand intérêt.

26. Dans ce même contexte, on observe que le centre de gravité de la navigation intérieure, aux niveaux de la taille de la flotte et du débit et de la dimension du réseau navigable, s'est sans aucun doute déplacé en Asie, et plus précisément en Chine. La participation de la Chine et d'autres régions asiatiques, mais également des pays d'Amérique du Nord et du Sud, aux réflexions menées à l'échelle mondiale contribuerait fortement à faire croître la connaissance de ce secteur et l'intérêt qui lui est porté, compte tenu de l'engagement de l'ONU à cet égard.

## B. Ukraine

27. L'Ukraine est globalement favorable au projet reproduit dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10. On trouvera dans le tableau ci-après quelques observations sans grande conséquence.

28. L'Ukraine estime que les activités du SC.3 qui portent sur les normes techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure ne devraient pas être arrêtées, car cela aurait des implications pour le développement et l'harmonisation de la base juridique sur laquelle repose la navigation intérieure, en particulier dans les pays non membres de l'UE.

## C. Commission économique eurasiennne

29. Le Département des transports et des infrastructures de l'Union économique eurasiennne est favorable au projet de stratégie dans le domaine des transports par voie navigable pour la période 2016-2021 établi et soumis par le secrétariat de la CEE pour la quarante-neuvième session du SC.3/WP.3, car il estime qu'il convient d'adopter une stratégie à plus long terme.

## D. France

30. La stratégie avancée par la CEE pourrait entraîner des doublons entre les activités menées par celle-ci et le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). C'est le cas, en particulier, pour les éléments suivants :

- Prescriptions techniques applicables aux bateaux ;
- Qualifications des membres d'équipage ;
- Utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) à des fins de propulsion.

31. Il convient d'éviter de tels doublons, pour les raisons suivantes :

a) Les États membres disposent d'un nombre limité d'experts et de moyens pour contribuer aux travaux entrepris sur ces sujets très techniques. C'est pourquoi il convient de réfléchir à l'utilisation optimale des ressources disponibles ;

b) En ce qui concerne les prescriptions techniques, la CEE prévoit de continuer à actualiser la résolution n° 61, alors qu'une norme technique (ES-TRIN), adoptée dans le cadre du CESNI, existe déjà et doit servir à l'UE et à la CCNR de référence juridique à partir de 2018. La résolution n° 61 présente donc un intérêt uniquement pour les États qui ne sont pas membres de l'UE et de la CCNR. Il serait souhaitable d'examiner attentivement la liste des quelques États membres de la CEE qui utilisent cette résolution. À cet égard, des débats sont actuellement en cours dans le cadre de la Commission du Danube en vue de recommander l'utilisation de la norme ES-TRIN. En outre, la Serbie fait déjà usage de l'acquis communautaire de l'UE sur ses voies navigables et pourrait donc, à l'avenir, choisir d'appliquer la norme ES-TRIN. Celle-ci s'appliquerait alors à tout le réseau européen de voies navigables, ce qui aiderait à harmoniser les règles en vigueur. La valeur ajoutée de la résolution n° 61 est donc extrêmement marginale pour ce réseau. La résolution pourrait présenter un intérêt pour les pays d'Asie centrale ou d'Amérique du Nord, mais il est très peu probable que la flotte de ces États navigue sur le réseau européen.

32. Il semble donc préférable que la CEE concentre ses efforts dans d'autres domaines. En vue d'assurer une bonne gestion des affaires publiques, la France demande à la CEE d'éviter tout chevauchement d'activité avec le CESNI, en supprimant ou en réduisant au strict minimum, dans sa stratégie, les dispositions concernant les questions liées aux prescriptions

techniques et aux qualifications professionnelles. De plus, la France invite la CEE à renvoyer aux normes élaborées dans le cadre du CESNI et à participer activement aux travaux de ce comité.

33. Les cadres juridiques de l'UE et de la CCNR ont aussi établi des normes relatives aux services d'information fluviale (SIF) qui sont obligatoires pour les États membres. En ce qui concerne les SIF, il a été montré, à la lumière de plusieurs projets, que l'approche à suivre devait être fondée sur les couloirs de transport en raison des différences entre les situations locales. La France demande donc à la CEE de continuer de promouvoir les technologies liées aux SIF, y compris celles qui sont applicables à la navigation de plaisance sur voie navigable, tout en limitant ses activités à la rédaction et à la publication de normes relatives aux SIF.

34. S'agissant des communications radio, l'Union internationale des télécommunications (UIT) est l'institution spécialisée des Nations Unies pour les technologies de l'information et de la communication. Son Règlement des radiocommunications, appliqué par ses 193 pays membres, prévoit des variations régionales. Il serait malvenu pour la CEE de mener des activités spécifiques dans ce domaine.

35. En revanche, il est essentiel que la CEE engage ou poursuive des travaux de coopération stratégique et opérationnelle avec d'autres continents, en particulier l'Asie, pour tirer parti des informations communiquées en retour par les pays de ces continents sur les questions ci-dessus.

36. Enfin, la navigation de plaisance est un secteur dynamique de la navigation intérieure et pourtant un certain nombre des aspects qui s'y rapportent n'ont pas encore fait l'objet d'un traitement spécifique par une quelconque institution européenne. Le SC.3 pourrait souhaiter se pencher sur de tels aspects, en ce qui concerne, par exemple, la certification des conducteurs de bateaux de plaisance ou encore les équipements de sécurité à bord.

## **F. Suisse**

37. La stratégie avancée par la CEE pourrait entraîner un chevauchement d'activités par rapport aux travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). C'est le cas, en particulier, pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux et les qualifications des membres d'équipage. Il convient d'éviter un tel chevauchement, pour les raisons suivantes :

a) Les États membres disposent d'un nombre extrêmement faible d'experts et de moyens limités pour contribuer aux travaux entrepris sur ces sujets très techniques. Il convient ainsi de faire un usage optimal des ressources disponibles ;

b) En ce qui concerne les prescriptions techniques, la CEE prévoit de continuer à actualiser la résolution n° 61, alors qu'une norme technique (ES-TRIN), adoptée dans le cadre du CESNI, existe déjà et doit servir à l'UE et à la CCNR de référence juridique à partir de 2018. La résolution n° 61 présente donc surtout un intérêt pour les États qui ne sont pas membres de l'UE et de la CCNR. Il serait souhaitable d'examiner attentivement la liste des quelques États membres de la CEE utilisant cette résolution qui sont disposés à investir dans de tels travaux. La norme ES-TRIN pourrait, à l'avenir, s'imposer, ou s'appliquer en tant que recommandation, à tout le réseau européen de voies navigables, ce qui aiderait à harmoniser la réglementation. La valeur ajoutée de la résolution n° 61 est donc extrêmement marginale pour ce réseau.

38. Aux fins d'une bonne gestion des affaires publiques, la Suisse demande à la CEE de concentrer ses efforts dans d'autres domaines et d'éviter tout double emploi en supprimant ou en réduisant au strict minimum, dans sa stratégie, les dispositions concernant les questions liées aux prescriptions techniques et aux qualifications professionnelles. De plus, la Suisse invite la CEE à renvoyer aux normes élaborées dans le cadre du CESNI et à participer activement aux travaux de ce comité.

39. Le cadre juridique de la CCNR a aussi établi des normes relatives aux services d'information fluviale (SIF) qui sont obligatoires pour la partie suisse du Rhin. En ce qui concerne les SIF, compte tenu des variations entre les différentes situations locales, comme cela a été montré par plusieurs projets, l'approche à suivre devrait être fondée sur les couloirs de transport. La Suisse demande donc à la CEE de continuer de promouvoir les technologies dans le domaine des SIF, y compris celles qui sont applicables à la navigation de plaisance, mais de s'abstenir de mener des activités dans les domaines de la rédaction et de la publication de normes relatives aux SIF.

40. S'agissant des communications radio, l'UIT est l'institution spécialisée des Nations Unies pour les technologies de l'information et de la communication. Son Règlement des radiocommunications, appliqué par ses 193 pays membres, prévoit des variations régionales. Il serait malvenu pour la CEE de mener des activités spécifiques dans ce domaine.

41. En revanche, la Suisse est favorable à ce que la CEE engage ou poursuive des travaux de coopération stratégique et opérationnelle avec d'autres continents, en particulier l'Asie, pour tirer parti des informations communiquées en retour par les pays de ces continents sur leur expérience.

42. Enfin, la navigation de plaisance est un secteur dynamique de la navigation et pourtant un certain nombre des aspects qui s'y rapportent n'ont pas encore fait l'objet d'un traitement spécifique par une quelconque institution européenne ou paneuropéenne. Le SC.3 pourrait souhaiter se pencher sur la navigation intérieure, en ce qui concerne, par exemple, la certification des conducteurs de bateaux de plaisance.

### III. Observations relatives à certains paragraphes de la proposition de nouvelle stratégie et de mandat pour le SC.3

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Auteur</i>	<i>Modifications proposées</i>	<i>Observation de l'auteur</i>
Paragraphe 6	Allemagne	Supprimer les premier et cinquième points.	Les modalités de mise en œuvre des objectifs de développement durable sur le plan régional restent à définir et doivent être examinées après qu'une décision aura été prise par New York et le Comité exécutif.
Paragraphe 7 (actions proposées)			
Action 3	Allemagne	Supprimer.	
Action 4	Allemagne	Ajouter, à la fin du premier point : « en tenant compte des travaux d'autres organismes internationaux tels que le CESNI ».	
	France	Ajouter, à la fin du premier point : « sur la base des travaux d'autres structures internationales, en particulier le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) ».	
	Allemagne	Supprimer le troisième point.	Pour résoudre les problèmes de sécurité, une approche en deux temps s'impose : en premier lieu, il convient de déterminer s'il existe un problème de sécurité, et quelle est son envergure. C'est seulement alors qu'on peut envisager, dans un second temps, de prendre les mesures nécessaires. L'Allemagne est généralement très prudente quant à l'inclusion de ce thème.
Action 6	Allemagne	Supprimer.	
Action 7	Allemagne		Pour éviter les chevauchements d'activités, l'Allemagne demande aux parties intéressées de garder également à l'esprit les mesures prises à l'échelle de l'UE, telles que le projet Trecvet : <a href="https://www.trecvet.eu/">https://www.trecvet.eu/</a> .

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Auteur</i>	<i>Modifications proposées</i>	<i>Observation de l'auteur</i>
			Ce projet, financé par l'UE, permettra de comparer différentes licences de bateaux de plaisance délivrées par plusieurs États, qui sont favorisées dans le domaine des « petits bateaux commerciaux ».
Action 8	Allemagne	Premier point.	L'Allemagne est pleinement favorable à cette proposition.
	Commission économique eurasiennne	Au deuxième point, après « les commissions fluviales », ajouter : « , l'Union économique eurasiennne ».	
	Allemagne	Troisième point.	L'objectif et le thème principal de la conférence devraient être définis en amont afin d'attirer des représentants de haut niveau.
Paragraphe 10	Allemagne, France	Modifier la première phrase comme suit : « Le SC.3 a recommandé que les éléments suivants soient pris en compte dans sa nouvelle stratégie et son mandat : ».	
	Allemagne	Supprimer l'alinéa c).	
Paragraphe 13	Allemagne	Ajouter, à la fin du paragraphe : « Néanmoins, la norme ES-TRIN pourrait constituer un point de départ particulièrement adapté pour un examen plus approfondi, en gardant à l'esprit que les États membres de l'UE et de la CCNR sont tenus de faire appliquer les normes du CESNI si celles-ci sont traduites dans le droit communautaire ou celui de la CCNR. ».	
	France	Supprimer, dans la dernière phrase, « reconsidérées et/ou ».	
Paragraphe 14	France	Ajouter, à la fin du paragraphe : « À cet égard, la France propose que les normes harmonisées adoptées par le CESNI servent de base aux activités du SC.3. ».	
Paragraphe 15	Allemagne	Quatrième phrase.	L'Allemagne est pleinement favorable à cette proposition.

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Auteur</i>	<i>Modifications proposées</i>	<i>Observation de l'auteur</i>
Paragraphe 19	Allemagne	<p>Modifier la première phrase comme suit :</p> <p>« Les activités de la CEE relatives à la promotion des SIF complètent les travaux ... » ;</p> <p>Modifier la dernière phrase comme suit :</p> <p>« Il serait appréciable que les acteurs clefs dans ce domaine, y compris les groupes d'experts des SIF, l'UE et la CCNR, procèdent à un échange approprié. ».</p>	
	France	<p>Modifier le paragraphe comme suit :</p> <p>« Les activités de la CEE relatives à la promotion des SIF complètent les travaux sur les prescriptions techniques applicables à la navigation intérieure. La France et la CCNR estiment qu'une approche axée sur les couloirs de transport et fondée sur les normes harmonisées relatives aux SIF serait idéale. Il convient, en tout cas, d'éviter les chevauchements d'activités. À cet effet, on pourrait envisager de concentrer les activités entre les mains des organisations qui, d'une part, sont investies d'un pouvoir de réglementation et disposent d'une autorité incontestée et, d'autre part, possèdent les compétences nécessaires. Il serait appréciable que les acteurs clefs dans ce domaine, y compris les groupes d'experts des SIF, l'UE et la CCNR, procèdent à un échange approprié. ».</p>	

#### **Paragraphe 21, tableau, et annexe 1 (mandat)**

Ajout d'un nouveau paragraphe 5 dans la partie II	Allemagne	<p>« Le secrétariat distribue, au moins six (6) semaines avant le début de chaque session, un avis précisant la date d'ouverture de ladite session, ainsi qu'un exemplaire de son ordre du jour provisoire. Les documents de base correspondant aux points de l'ordre du jour provisoire de chaque session sont mis en ligne sur le site Web du SC.3 au plus tard six (6) semaines avant l'ouverture de la session. Les États membres qui y participent peuvent distribuer, avant ou pendant la session, des documents informels, après avoir</p>	
---	-----------	---	--

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Auteur</i>	<i>Modifications proposées</i>	<i>Observation de l'auteur</i>
		obtenu l'autorisation du Président, en concertation avec le secrétariat. Le contenu de ces documents doit être pertinent par rapport aux points de l'ordre du jour adopté pour la réunion. Quand cela est possible, le secrétariat les met en ligne sur le site Web du SC.3. ».	
Activité 1 c)	France	Modifier le début de la première phrase comme suit : « Publier régulièrement des versions actualisées de la stratégie et des documents directifs... ».	
Activité 1 d)	Allemagne	Supprimer.	
	France	Supprimer.	Cette question relève de la compétence des États.
	Ukraine	Cette proposition doit être explicitée.	Cette proposition ne semble pas suffisamment claire en ce qui concerne la coordination des mesures visant à promouvoir le développement des transports par voie navigable et à axer les activités sur les statistiques.
Action 2 c)	Ukraine	Remplacer « des plans d'action en vue de l'élimination des goulets d'étranglement matériels et de la réalisation de liaisons manquantes » par « la liste des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes ».	L'élaboration de plans d'action en vue de l'élimination des goulets d'étranglement et de la réalisation de liaisons manquantes est la responsabilité des gouvernements, des commissions intergouvernementales et des organes semblables.
Activité 3	France	Remplacer « prescriptions » par « règles ».	
Activité 3 a)	Allemagne	Rejeter la modification proposée ou supprimer « et à la sûreté ».	
Activité 3 b)	France	Ajouter, à la fin de la phrase : « , sur la base des normes adoptées par le CESNI ».	

<i>ECE/TRANS/SC.3/ WP.3/2016/10</i>	<i>Auteur</i>	<i>Modifications proposées</i>	<i>Observation de l'auteur</i>
Activité 3 c)	France	Après « un niveau de sécurité élevé », ajouter « et ajouter de la valeur » ; supprimer « et la reconnaissance réciproque, sur cette base, des certificats de bateau ».	La reconnaissance réciproque des certificats de bateaux est déjà régie par la réglementation internationale, en particulier la directive européenne établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.
Activité 3 f)	Allemagne	Modifier comme suit : « Promouvoir l'utilisation des services d'information fluviale et offrir une plateforme d'échange d'informations sur les évolutions et les pratiques optimales concernant la mise en œuvre des SIF (en faisant coopérer les pays d'Europe orientale et occidentale) ».	La signification de l'expression « harmonisation des services de radiocommunication » reste incertaine. Le terme « service de radiocommunication » est déjà défini par le droit international (Règlement des radiocommunications de l'UIT, art. 1.19). Quoiqu'il en soit, l'harmonisation des communications vocales sur les voies navigables est assurée par le Comité RAINWAT/l'UIT.
	France	Après « et de la communication », ajouter « en appliquant l'approche fondée sur les couloirs de transport » ; supprimer « l'harmonisation des services de radiocommunication pour le réseau des voies navigables E ».	L'arrangement RAINWAT existe déjà et l'UIT a publié le Règlement des radiocommunications, applicable à ses 178 États membres.
Activités 5 et 5 a)	Allemagne	Ajouter à la fin : « en tenant compte des travaux d'autres organismes internationaux tels que le CESNI ».	
Activité 5 a)	France	Ajouter à la fin : « sur la base des normes adoptées par le CESNI ».	
Activité 5 b)	Allemagne, France	Supprimer.	
Activité 6	France	Remplacer « Harmoniser le » par « Contribuer à l'harmonisation du ».	
Activité 7 c)	Allemagne	Supprimer « à un niveau global ».	
	France	Supprimer « à un niveau global » et « , encourager les efforts communs pour faire face aux défis globaux et inciter à une harmonisation plus large ».	