



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2004/9
28 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-huitième session, 19-21 octobre 2004,
point 3 de l'ordre du jour)

TRANSPORT ET SÉCURITÉ

Communications des Gouvernements du Bélarus, de la République de Moldova,
du Royaume-Uni, de la Suisse et de l'Ukraine, ainsi que de
la Commission du Danube

À sa quarante-septième session, le Groupe de travail a demandé aux États de signaler les mesures prises dans le domaine de la sécurité et de la protection des bateaux et des ports dans la navigation intérieure (TRANS/SC.3/161, par. 11).

On trouvera ci-après les communications reçues à ce sujet de diverses délégations. Les activités des organisations internationales sont exposées dans les documents TRANS/SC.3/2003/12 et TRANS/SC.3/2004/15.

BÉLARUS

1. Pour renforcer les mesures de sécurité à bord des bateaux et dans les ports du pays, le Gouvernement a élaboré et mis en application le Règlement sur la sécurité du travail à bord des bateaux de navigation intérieure, le Règlement sur la sécurité du travail dans le cadre des opérations portuaires de chargement et de déchargement et l'annexe concernant l'équipage minimal obligatoire à bord des bateaux automoteurs destinés au transport de marchandises.

RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA

2. En vue d'accroître le niveau de sécurité de la navigation intérieure et des installations portuaires fluviales, le Ministère moldove des transports et des communications a promulgué en 2003 un décret prévoyant une vérification annuelle de la capacité de fonctionner des agents économiques pendant la période de navigation. Un organisme d'État (le Service national pour la sécurité de la navigation) a été chargé d'en contrôler l'application.

3. Il est également prévu de mettre en application les prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI).

ROYAUME-UNI

4. Le Royaume-Uni entend prendre en temps opportun (d'ici au 1^{er} juillet 2007) des mesures appropriées relatives aux voies navigables et aux ports intérieurs conformément au Règlement CE 725/2004, fondé sur les dispositions du Code ISPS. La question de savoir jusqu'où les dispositions du Code s'appliqueront à l'intérieur du territoire du Royaume-Uni sera examinée en fonction d'une évaluation des risques. Dans ce contexte, le Royaume-Uni n'est pas favorable à ce que le Groupe de travail élabore des propositions distinctes en matière de sécurité.

UKRAINE

5. En Ukraine, les autorités compétentes accordent une grande importance à la sécurité de la navigation intérieure – à bord des navires, sur les voies navigables et dans les ports. Cela se traduit concrètement par l'adoption d'actes normatifs juridiques, de règlements et autres prescriptions techniques ayant trait aux transports intérieurs par voie navigable au niveau national. Cela étant, tout en appuyant l'idée d'élaborer, au niveau international, des normes communes applicables à la sécurité dans les transports intérieurs par voie navigable, le Ministère des transports de l'Ukraine estime qu'il serait utile d'établir dans le domaine de la navigation intérieure un document semblable au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS de l'OMI), dont les principales dispositions ont été exposées dans la note du secrétariat publiée sous la cote TRANS/SC.3/2003/12.

6. À la différence du Code ISPS de l'OMI, qui fixe un ensemble de mesures dans le domaine de la sûreté à bord des navires et des installations portuaires maritimes, le champ d'application du texte relatif à la navigation intérieure devra s'étendre au réseau des voies navigables intérieures.

7. Certaines questions ayant trait à la sécurité à bord des bateaux ont fait l'objet de propositions que l'Ukraine a soumises pour examen à la vingt-huitième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/20. En 2002, un groupe de travail a été constitué au sein du Département des transports maritimes et fluviaux du Ministère ukrainien des transports pour étudier les questions relatives au renforcement de la sécurité dans les transports par voie navigable à l'intérieur du pays.

8. Mis à part l'adoption d'une réglementation relative à la sécurité au niveau national ou l'élaboration d'un document international unifié semblable au Code ISPS de l'OMI, des modifications pourraient également être apportées aux documents de la CEE existant dans le secteur de la navigation intérieure qui se rapportent à cette question.

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

9. Il est proposé d'apporter au texte de l'Accord les modifications ci-après.

10. Ajouter dans le préambule un avant-dernier alinéa qui se lirait comme suit:

«CONSCIENTES de la nécessité de protéger l'infrastructure des voies navigables intérieures contre toute action extérieure délibérée qui peut porter préjudice à la navigation».

11. Insérer un nouvel article 3, intitulé **«Protection du réseau contre une action extérieure»** qui se lirait comme suit:

«Le réseau de voies navigables intérieures d'importance internationale visé à l'article premier doit être efficacement protégé contre toute action extérieure délibérée qui peut porter préjudice à la navigation, par des moyens techniques dont les caractéristiques sont exposées à l'annexe IV du présent Accord».

12. Du fait de l'insertion du nouvel article 3, les articles suivants de l'Accord seraient renumérotés en conséquence.

13. Ajouter à l'AGN une nouvelle annexe IV **«Protection du réseau contre une action extérieure»**.

14. L'annexe devra contenir les prescriptions générales applicables aux moyens techniques à mettre au point pour protéger l'infrastructure des voies navigables intérieures (voies navigables elles-mêmes, signaux de balisage, installations hydrauliques – écluses, ponts et autres installations situées le long des voies navigables, complexes portuaires, etc.) contre une action extérieure intentionnelle qui pourrait porter préjudice à la navigation.

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)

15. Dans le CEVNI, la question de la sécurité en général est traitée à l'article 1.04 intitulé: «Devoir général de vigilance». La proposition de la Slovaquie de modifier l'alinéa *d* de cet article (voir TRANS/SC.3/WP.3/2004/20, par. 7) mérite d'être soutenue, mais il semblerait plus logique de libeller cet alinéa de la manière suivante:

«Article 1.04 – Devoir général de vigilance

1. Même en l'absence de prescriptions spéciales du présent Règlement, les conducteurs doivent prendre toutes les mesures de précaution que commandent le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter notamment:
 - a) de mettre en danger la vie des personnes;
 - b) **de porter atteinte aux membres d'équipage et autres personnes se trouvant à bord du bateau ou des bateaux qui y sont attachés;**
 - c) de causer des dommages aux bateaux ou matériels flottants, ou aux ouvrages et installations portuaires ou autres se trouvant dans la voie navigable ou à ses abords;
 - d) de créer des entraves à la navigation; et
 - e) de porter atteinte, ~~dans la mesure du possible,~~ à l'environnement.
2. Les dispositions ci-dessus s'appliquent également aux personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes.».

SUISSE

16. En tant que membre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Suisse participe aux travaux entrepris par celle-ci dans le secteur de la sécurité. La CCNR a créé un groupe spécial d'experts pour traiter de cette question. Le groupe veille à ce que les résultats mis au point par d'autres organisations internationales compétentes en la matière soient transposés dans le domaine rhénan.

COMMISSION DU DANUBE

17. Compte tenu de l'importance de la question de la sécurité à bord des bateaux, la Commission du Danube a inscrit dans son plan de travail pour 2004-2005 le point 14 qui prévoit de recueillir, d'ici le 1^{er} octobre 2004, les opinions et suggestions des organes compétents des États membres de la Commission du Danube au sujet de la sécurité de la navigation sur le Danube en tenant compte des travaux menés par la CEE et par d'autres organisations internationales compétentes dans ce domaine, d'analyser les propositions reçues et de les présenter à la session du Groupe de travail sur les questions techniques (29 novembre-3 décembre 2004).
