



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

ECE/TRANS/SC.3/2006/11/Add.1  
29 septembre 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS  
ET RUSSE

---

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquantième session  
Genève, 11- 13 octobre 2006  
Point 5 de l'ordre du jour

ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES MESURES  
VISANT À PROMOUVOIR LES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE

Suivi de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable

Note du Secrétariat

Additif

À sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail a été informé que le 13 et 14 septembre 2006, une Conférence ministérielle sur les transports par voie navigable serait organisée à Bucarest, dans le cadre du suivi de la Conférence de Rotterdam de 2001.

Le secrétariat reproduit ci-après le document de travail préparé par le Secrétariat avec l'aide d'un consultant sur le suivi possible par le SC.3 de la Conférence de Bucarest, pour examen par le Groupe de travail.

**SUIVI DE LA CONFERENCE PAN-EUROPEENNE SUR  
LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE  
(Bucarest 13-14 septembre 2006)**

I. INTRODUCTION

1. Tenant compte de l'expérience accumulée par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) dans le suivi des décisions prises à la Conférence de Rotterdam à travers le Plan d'action<sup>1</sup> visant à contrôler la réalisation des décisions prises lors de cette Conférence, le Secrétariat a trouvé judicieux de procéder de manière analogue avec le suivi de la Conférence paneuropéenne de Bucarest sur le transport par voie navigable.

2. Depuis la Conférence de Rotterdam, le rôle de la CEE-ONU en tant qu'organe intergouvernemental central oeuvrant à l'harmonisation des normes relatives à la navigation intérieure au niveau paneuropéen, a considérablement augmenté, principalement suite au développement de prescriptions techniques, et de prescriptions relatives à la sécurité et à l'équipage à l'échelle européenne.

3. L'élaboration et l'adoption des « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », figurant en annexe à la résolution No. 61<sup>2</sup>, en mars 2006, peut servir d'exemple de ce travail. L'adoption de ces Recommandations était principalement le résultat de la Déclaration de Rotterdam, qui appelait à une coopération plus étroite entre la CEE-ONU, la Commission européenne (CE) et les commissions fluviales.

4. Agissant en accord avec le Plan d'action pour la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)<sup>3</sup>, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) : i) a élaboré et adopté l'« Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E »<sup>4</sup> ; ii) a préparé et approuvé la première série d'amendements à l'AGN<sup>5</sup> qui entrera bientôt en vigueur, et est supposée faciliter l'adhésion à l'Accord de nouveaux pays membres de la CEE-ONU qui ne sont pas encore Parties contractantes à cet accord ; iii) considère à présent la possibilité de modifier l'AGN avec des dispositions supplémentaires relatives à la prévention d'action extérieure non-autorisée sur l'infrastructure des voies navigables intérieures ; et iv) a initié le travail relatif au développement de parcours fluviomaritimes concrets dans le cadre de l'AGN.

5. La décision a été prise d'entreprendre une étude économique relative au rétablissement de la navigation sur la voie navigable Dniepr – Vistula – Oder avec à cet effet la création, sous les auspices du SC.3, d'un Groupe de rapporteurs traitant de cette question.

6. Durant tout ce temps, la CEE-ONU a activement coopéré avec différents forums internationaux relatifs à la navigation intérieure, qui eurent lieu sous l'égide de la CE, la

---

<sup>1</sup> Voir la résolution No. 250 du Comité des transports intérieurs, document ECE/TRANS/139.

<sup>2</sup> Le texte de la résolution No. 61 se trouve dans ECE/TRANS/172.

<sup>3</sup> Voir la résolution No. 252 du Comité des transports intérieurs, document ECE/TRANS/152.

<sup>4</sup> Résolution No. 49 du Groupe de travail, document TRANS/SC.3/159 et Corr.1.

<sup>5</sup> Voir le document TRANS/SC.3/168/Add.1.

Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube (CD).

7. Ainsi, en réponse à la demande faite à la Conférence de Rotterdam<sup>6</sup>, le Groupe de volontaires, composé de représentants de pays membres, la CE, la CEE-ONU, la CCNR et la CD, ont élaboré l' « Inventaire des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et des solutions qui pourraient être adoptées pour surmonter lesdits obstacles », qui fut ensuite approuvé par le Groupe de travail SC.3<sup>7</sup>. Ce document donne une évaluation réaliste de la situation réelle, en ce qui concerne la législation gouvernant le transport international par voie navigable, et contient des propositions de solutions possibles, pour surmonter les obstacles législatifs identifiés, adressées aux gouvernements et aux agences internationales intéressées, y compris la CEE-ONU.

8. Une attention particulière devrait être portée à l'organisation les 22-23 septembre à Paris, de l'Atelier de travail « Renforcer le transport par voies navigables : Aller de l'avant par la coopération paneuropéenne ». L'Atelier a été organisé conjointement par la CEE-ONU, la CEMT, la CCNR et la CD, et a permis de discuter et de prendre des décisions, dans un cadre informel, sur un certain nombre de questions pouvant être soulevées à l'ordre du jour de la Conférence ministérielle de Bucarest en 2006<sup>8</sup>.

9. En même temps, la Commission européenne a élaboré son Programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables (NAIADES)<sup>9</sup>. Le but principal de ce Programme est d'assurer une exploitation plus pleine du potentiel commercial de la navigation intérieure, et de rendre l'image de celle-ci plus attrayante. Le Programme est axé sur cinq domaines interdépendants, pour une politique globale du transport par voies navigables (TVN): le marché, la flotte, les emplois et compétences, l'image, les infrastructures.

Les dispositions de la Déclaration de Bucarest et celles de la Communication de la CE coïncident souvent.

## II. DECLARATION DE LA CONFERENCE PANEUROPEENNE SUR LE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE<sup>10</sup>

10. La conférence qui s'est tenue à Bucarest ne s'est pas arrêtée sur les problèmes et les tâches inaccomplies, mais s'est concentrée sur l'identification d'objectifs et d'actions à prendre, en vue de promouvoir le transport par voie navigable et son intégration dans les chaînes multimodales.

11. La Déclaration de Bucarest a établi les domaines stratégiques d'action suivants :

- ***Harmonisation et intégration du cadre juridique ;***

---

<sup>6</sup> Voir le Point 13. de la Déclaration de Rotterdam, document TRANS/SC.3/2001/10.

<sup>7</sup> Voir le document TRANS/SC.3/2005/1.

<sup>8</sup> Un résumé des discussions et des conclusions de l'Atelier se trouve dans ECE/TRANS/SC.3/2006/3.

<sup>9</sup> Voir le document ECE/TRANS/SC.3/2006/5.

<sup>10</sup> Le texte de la Déclaration se trouve dans ECE/TRANS/SC.3/2006/11.

- *Développement coordonné du transport par voie navigable ;*
- *Développement de l'infrastructure et environnement.*

12. Ce sont les objectifs susmentionnés que la coopération paneuropéenne entre les gouvernements et les organisations internationales doit viser, dans le domaine du transport par voie navigable.

### III. PROPOSITIONS RELATIVES AU SUIVI POSSIBLE DE LA CONFERENCE DE BUCAREST <sup>11</sup>

#### *Harmonisation et intégration du cadre juridique*

*Point 1* : Les Ministres se félicitent des progrès accomplis en vue de l'harmonisation des prescriptions techniques des bateaux, dans les domaines où une équivalence a été établie entre les règles des différentes organisations. Les Ministres demandent aux organisations concernées de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que cette équivalence soit conservée à l'avenir, au fur et à mesure qu'évolueront les exigences formulées, afin de parvenir à la reconnaissance mutuelle des certificats de bateaux.

#### Actions à entreprendre :

13. Poursuivre le travail au sein de la CEE-ONU relatif à la continuation de l'amélioration des prescriptions techniques pour la navigation intérieure, en harmonisant autant que possible les normes en vigueur au sein de la CE, la CEE-ONU, la CCNR, et la CD.

14. Le Groupe de travail SC.3, assisté du Groupe de volontaires, devrait continuer à préparer, les chapitres et les prescriptions techniques concernant les bateaux de navigation intérieure, manquant actuellement dans l'annexe à la résolution No.61, mais disponibles dans les prescriptions de la CE et de la CCNR.

15. Encourager les gouvernements membres à mettre en œuvre, autant que possible, les dispositions prévues dans les « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » en annexe à la résolution No.61, ainsi que les autres normes techniques convenues à l'échelle européenne, afin de parvenir à une reconnaissance mutuelle des certificats de bateaux émis sur la base de celles-ci, et d'éviter les doubles contrôles.

16. Le Groupe de travail SC.3, assisté du Groupe de volontaires, devrait commencer l'élaboration de prescriptions techniques spécifiques pour les bateaux de navigation fluvio-maritime.

*Point 2* : Les Ministres considèrent que la libre circulation des équipages en Europe est une priorité stratégique en vue de l'ouverture et de l'intégration des marchés. Cette liberté est considérée comme vitale pour le fonctionnement du secteur. C'est pourquoi, les Ministres invitent les gouvernements à faciliter cette libre circulation et recommandent également les actions spécifiques suivantes :

---

<sup>11</sup> Le numérotage des propositions suit le texte de la Déclaration, point par point, à l'exception des points qui ne sont pas directement liés aux activités de la CEE-ONU.

- *Les Commissions fluviales, la Commission européenne et la Commission économique pour l'Europe de Nations unies sont invitées à poursuivre leurs efforts en vue d'obtenir la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteurs de bateaux ;*
- *Les Commissions fluviales concernées sont invitées à rationaliser les exigences concernant les connaissances spécifiques et l'expérience nécessaires pour la navigation dans certains secteurs fluviaux ;*
- *La Commission européenne et les Commissions fluviales sont invitées à poursuivre, en étroite coopération avec leurs partenaires sociaux, leurs efforts en vue de l'harmonisation des profils professionnels ;*
- *Les institutions d'enseignement et de formation professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure sont invitées à coopérer activement pour mettre en place, avec les Commissions fluviales, un réseau européen afin de faciliter les échanges de programmes nationaux d'enseignement et de formation professionnelle.*

Actions à entreprendre:

17. Inclure en complément au Programme de travail 2006-2010 du Groupe de travail SC.3, en tant qu'« Activité permanente », priorité 1, un nouvel élément concernant la libre circulation des équipages en Europe. Etudier la possibilité de développer une Pièce d'identité uniforme dans toute l'Europe pour les équipages. Inviter les Etats membres à encourager la facilitation d'une telle libre circulation des équipages.

18. Continuer à travailler sur la mise en œuvre et la mise à jour des Recommandations relatives à l'équipage minimal obligatoire pour la délivrance d'un permis de conduire pour bateau en navigation intérieure, en vue de leur reconnaissance mutuelle dans le trafic international (annexe à la résolution No.31).

19. Conjointement avec la CCNR et la CD, rationaliser et uniformiser autant que possible, les prescriptions relatives à la vérification des connaissances des conducteurs de bateaux face à certains secteurs fluviaux et de leurs capacités à conduire les bateaux dans ces secteurs. Considérer, avec la participation de compagnies fluviales, l'harmonisation des profils professionnels des membres d'équipage.

20. Etudier la possibilité d'inclure dans le Programme de travail du Groupe de travail, la mise en place, conjointement avec les commissions fluviales, d'un réseau européen afin de faciliter les échanges de programmes nationaux d'enseignement et de formation professionnelle en navigation intérieure.

*Point 3 : Les Ministres se félicitent de l'harmonisation en cours du droit privé pour faciliter le plein usage du transport par voie navigable en Europe. Ils demandent à tous les États concernés par la navigation fluviale en Europe d'adhérer à la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et invitent la Commission centrale pour la navigation du Rhin, en association avec la Commission du Danube et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, à réviser la Convention relative à la limitation de responsabilité dans la navigation intérieure, afin d'en étendre la zone géographique d'application.*

Actions à entreprendre :

21. Inclure à l'ordre du jour du Groupe de travail SC.3, la question de la mise en pratique, par les gouvernements membres des dispositions de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) et de sa répercussion sur les juridictions nationales.

22. Conjointement avec les Commissions fluviales, entamer la révision de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), en vue de la transformer en instrument juridique paneuropéen, en incluant ce point dans le Programme de travail du SC.3.

*Point 4 : Compte tenu du degré croissant d'intégration du transport par voie navigable en Europe et en vue de maintenir son niveau élevé de sûreté et de sécurité, la coordination et l'échange d'information entre les autorités nationales devraient être encore renforcés, dans le but de faciliter l'inspection des navires et d'éviter les doubles contrôles. Les Ministres invitent les Commissions fluviales à prendre des initiatives dans ce domaine, en étroite collaboration avec les autorités nationales.*

Actions à entreprendre :

23. La CEE-ONU, agissant en étroite coopération avec la Commission européenne et les commissions fluviales, devrait encourager l'élaboration par les pays membres, de politiques nationales à cet égard. La question « transport et sécurité » devrait être retenue à l'ordre du jour du Groupe de travail. A cet égard, l'élaboration et l'adoption de l'Annexe IV à l'AGN, relative à la sécurité sur les voies navigables, devraient être accélérées.

*Point 5 : Les Ministres estiment que la législation actuelle devrait être rationalisée et simplifiée, sous réserve de maintenir la sécurité au plus haut niveau et de permettre l'utilisation des possibilités offertes par les nouvelles technologies. En outre, le cadre administratif devrait être amélioré par la simplification des formalités et des procédures. Dans ces buts, les Ministres demandent à la Commission européenne, aux Commissions fluviales et aux autres organisations concernées de prendre toutes les mesures nécessaires.*

Actions à entreprendre :

24. Dans le cadre du Groupe de travail des transports par voie navigable, commencer à considérer les points visant la simplification de la législation nationale des pays membres, en tenant compte des opportunités offertes par les nouvelles technologies sans porter préjudice au niveau de sûreté.

25. A cet égard, tous les acteurs concernés, y compris les Etats membres, la CE, la CEE-ONU, la CEMT et les commissions fluviales, sont invités à tenir compte des conclusions et des recommandations du Groupe de volontaires sur les obstacles législatifs, telles que décrites dans TRANS/SC.3/2005/1.

### ***Développement coordonné du transport par voie navigable***

*Point 6 : Les Ministres reconnaissent la nécessité de promouvoir à travers des actions coordonnées le transport par voie navigable en tant que mode de transport attractif du point de vue commercial, et compatible avec la protection de l'environnement. Ils invitent tous les acteurs concernés à prendre part à la mise en oeuvre du programme NAIADES qui couvre, pour la première fois, tous les domaines d'action et devrait servir également de fondement aux actions à un niveau paneuropéen.*

*Point 7 : Dans ce contexte, les Ministres invitent les gouvernements des États qui ne sont pas membres de l'Union européenne à prendre également toutes les initiatives nécessaires pour la mise en pratique de NAIADES dans leurs pays. En même temps, les Ministres demandent à la Communauté européenne de faire un plein usage de tous les mécanismes prévus pour soutenir ces États d'un point de vue financier et technique.*

#### **Actions à entreprendre :**

26. La CEE-ONU devrait promulguer activement les avantages du transport par voie navigable et indiquer les problèmes qu'il rencontre, grâce à la publication régulière (une fois tous les dix ans) d'un Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures, et à l'amélioration<sup>12</sup> de son contenu.

27. Poursuivre la coopération avec les autres acteurs concernés, face aux questions relatives à l'amélioration de la structure institutionnelle de la navigation intérieure, tout en conservant l'expérience acquise et les résultats positifs obtenus par le travail des institutions existantes, y compris la CEE-ONU, en tenant compte de leur potentiel.

28. Entamer l'élaboration d'une stratégie politique globale pour la navigation intérieure, qui s'étendrait au-delà de la CE et engloberait aussi des pays comme la Biélorussie, la Croatie, le Kazakhstan, la République de Moldavie, la Fédération de Russie, la Serbie, l'Ukraine et la Suisse.

29. Le secrétariat de la CEE-ONU devrait contrôler la mise en oeuvre du suivi de la Déclaration de Bucarest et, en même temps, suivre les actions entreprises par la Commission européenne visant la mise en oeuvre du Programme NAIADES, afin d'assurer une coopération entre la CEE-ONU et la CE. La Commission européenne devrait, en particulier, être informée des décisions prises par les gouvernements membres de la CEE-ONU concernant l'entretien et le développement de l'infrastructure des voies navigables (réseau AGN, « Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E » (livre bleu), « Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E », Etude économique relative à la liaison Danube – Oder – Elbe et la situation concernant l'élaboration de l'Etude économique relative à la voie navigable Dniepr – Vistula – Oder).

30. Un atelier de travail devrait être organisé en coopération avec la CE et les institutions financières internationales concernant la mise en pratique des recommandations du Groupe de Haut Niveau chargé d'étudier l'extension des principaux axes de transport transeuropéens vers les pays voisins de l'UE (TEN-T), afin d'identifier les projets les plus prioritaires susceptibles de

---

<sup>12</sup> La dernière édition du « Livre blanc » a été faite en 1996, voir le document TRANS/SC.3/138.

recevoir un soutien financier de la part des fonds de la CE appropriés et des institutions financières telles que la BERD, etc.

*Point 8 : Les Ministres invitent le secteur de la navigation, en étroite collaboration avec les expéditeurs, les opérateurs des autres modes de transport et les ports, à développer de nouveaux marchés et à augmenter les transports de porte-à-porte, notamment en réduisant les délais de transbordement des conteneurs dans les ports maritimes.*

Actions à entreprendre :

31. Demander au secrétariat de la CEE-ONU d'inviter périodiquement les représentants des associations fluviales et portuaires des différentes régions d'Europe, à participer au travail des différents organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs, afin qu'ils identifient et tiennent compte dans leur travail, des besoins concrets de l'industrie, en vue de la mise en œuvre des décisions prises à la conférence ministérielle.

*Point 10 : Les Ministres invitent la profession à poursuivre le processus de modernisation de la flotte afin d'en renforcer l'efficacité logistique et les performances environnementales. Les investissements dans la modernisation de la flotte devraient avoir pour but de faciliter l'utilisation continue des voies navigables de petite taille et de rendre fiable le transport dans le contexte de périodes prolongées de basses eaux.*

Actions à entreprendre :

32. Inclure à la liste des questions à examiner par le Groupe de travail SC.3, la possibilité que des membres de gouvernements préparent conjointement avec les commissions fluviales, des études particulières relatives à la modernisation de la flotte et à l'amélioration de son efficacité. Entreprendre des études en vue d'identifier les types de bateaux les plus efficaces à utiliser pour le « Grand cercle de transport européen »<sup>13</sup>, y compris les secteurs de parcours côtiers maritimes.

33. Développement possible de dispositions supplémentaires à l'AGN, visant l'intégration de la navigation intérieure, de la navigation fluviomaritime et du transport maritime à courte distance.

*Point 11 : Les Ministres invitent la Commission européenne, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et les Commissions fluviales à renforcer les normes concernant la protection de l'environnement, afin d'améliorer encore les performances environnementales du transport par voie navigable par rapport à d'autres modes de transport.*

Actions à entreprendre :

34. Encourager les gouvernements membres à mettre en pratique dans leurs législations nationales les dispositions des Recommandations de la CEE-ONU relatives à la prévention de la pollution de l'eau et de l'air par la navigation intérieure, en particulier, les chapitres 8A et 8B des « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure ».

---

<sup>13</sup> Rotterdam – Mer du Nord – Mer Baltique – voie navigable Volga - Baltique – Volga – Don – Mer d'Azov – Mer Noire – Danube – Rhin – Rotterdam.

35. En coopération avec la CE et les commissions fluviales, réviser de manière régulière les normes environnementales, en tenant compte des progrès technologiques et de la demande constamment croissante pour la protection de l'environnement.

*Point 14 : Les Ministres invitent les autorités compétentes à faciliter, en coopération avec la profession, la mise en place de centres de promotion et de développement, et à nommer dans leur pays des responsables nationaux chargés de promouvoir et de soutenir la navigation intérieure et la navigation fluvio-maritime.*

Actions à entreprendre :

36. Inviter les gouvernements membres à établir des centres nationaux de promotion et de développement de la navigation intérieure et à désigner des coordinateurs nationaux, qui devraient contribuer au développement de mécanismes efficaces pour la coopération entre les autorités et le secteur de la navigation intérieure, et faciliter le développement d'une politique visant l'obtention de résultats concrets.

***Développement de l'infrastructure et environnement***

*Point 16 : Les Ministres, ayant à l'esprit les réseaux AGN et TENT-T, notent l'intention de la Commission européenne de lancer un plan européen de développement pour l'amélioration et l'entretien des infrastructures de navigation intérieure et des installations de transbordement. Ils apportent également leur soutien aux recommandations formulées en 2005 par le Groupe de haut niveau sur l'extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins.*

Actions à entreprendre :

37. Poursuivre l'amélioration et l'entretien d'un réseau de voies navigables moderne et efficace comme élément clef du système de transport paneuropéen et comme base pour son futur développement. Considérer l'élimination de goulets d'étranglements dans le réseau des voies navigables E, comme point central pour l'établissement d'un réseau de voies navigables viable et efficace. A cette fin, réexaminer et réviser régulièrement l'« Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E ».

38. Soutenir les efforts des pays concernés (Biélorussie, Pologne, Ukraine), en ce qui concerne la possible restauration de la voie navigable Dniepr – Vistula – Oder. Encourager le commencement du travail du Groupe de rapporteurs, en vue de préparer une étude de faisabilité concernant la mise en place de la liaison susmentionnée, si possible dès 2006-2007.

*Point 17 : Les Ministres reconnaissent la nécessité d'améliorer le réseau multimodal en assurant au niveau national un meilleur équilibre des investissements entre les divers modes de transport, grâce à l'établissement de lignes directrices pour le financement de l'entretien et la fixation de priorités pour l'amélioration des infrastructures de navigation intérieure. La fiabilité de la navigation devrait être recherchée en harmonisant les profondeurs des chenaux navigables des réseaux interreliés tout en respectant la nécessité d'intégrer la protection de l'environnement dans le développement des voies navigables.*

Actions à entreprendre :

39. Aucune action particulière n'est attendue par la CEE-ONU. Pourtant, la Commission européenne et les commissions fluviales devraient encourager leurs gouvernements membres à améliorer au niveau national les paramètres techniques des voies navigables, grâce à une modernisation de leurs infrastructures et au maintien d'une profondeur suffisante, en alternative possible à la construction de nouvelles infrastructures destinées à d'autres modes de transport.

40. Continuer l'étude des questions de financement du développement de la navigation intérieure. Certains aspects de base de distribution possible des coûts parmi les bénéficiaires, ainsi que les principaux indicateurs économiques pour le développement d'une telle infrastructure pourraient faire l'objet d'un Livre blanc sur le financement des infrastructures de la navigation intérieure.

*Point 19 : Les Ministres considèrent au cas où un cadre serait établi pour la mise en place d'une tarification de l'usage des infrastructures et l'internalisation des coûts externes, que ce cadre devrait concerner, sur une base égalitaire, tous les modes de transport, et permettre l'établissement de conditions équitables de concurrence entre ces modes. Cependant les conséquences d'un tel acte sur les flux de trafic des voies navigables devront être attentivement prises en considération.*

Actions à entreprendre :

41. Ce point est une question de politique gouvernementale pratique de transport. Néanmoins, un échange d'opinions pourrait avoir lieu au sein Groupe de travail SC.3 sur cette question. Un Atelier de travail pourrait aussi être organisé conjointement par la CEE-ONU, la CEMT et les commissions fluviales avec la participation de représentants de l'industrie, des ports et des administrations de la navigation intérieure (cadres dirigeants), afin de discuter et d'élaborer des approches pour résoudre cette question.

*Point 20 : Les Ministres reconnaissent l'importance de la mise en œuvre des Services d'information fluviale (SIF), fondés sur un cadre établi de normes et de principes généraux, afin de contribuer aux performances en terme de sécurité et de protection de l'environnement de la navigation intérieure, d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure et des installations, et de faciliter l'observation du marché. Les Ministres invitent tous les acteurs concernés à apporter leur soutien en vue de la mise en oeuvre rapide de ces services, là où c'est possible grâce à des actions concertées.*

Actions à entreprendre :

42. Poursuivre le travail relatif à la mise en oeuvre des Principes directeurs et recommandations concernant les Services d'information fluviale (SIF) sur les voies navigables européennes, en se basant sur les normes adoptées.

43. Encourager les gouvernements à établir activement les SIFs sur leurs voies navigables d'importance internationale, conformément aux principes généraux acceptés, aux standards, normes et règlements uniformisés.

44. La CEE-ONU devrait terminer en 2007-2008, de développer toutes les normes liées aux SIFs, et établir un mécanisme pour leur mise à jour régulière en coopération avec la CE, les commissions fluviales et les groupes d'experts internationaux appropriés.

*Point 21 : Les Ministres invitent les Commissions fluviales, chargées de la navigation et de la protection de l'environnement sur le Rhin et le Danube, à établir les procédures en vue de l'établissement d'un dialogue structuré sur les questions d'environnement liées aux projets d'infrastructure de voies navigables et à apporter leur soutien à ce processus, tout en prenant en considération les conclusions de l'étude « Voies navigables et protection de l'environnement », élaborée sous l'égide de la Conférence européenne des ministres des transports. Tous les États riverains sont invités à s'engager de manière active à soutenir ce projet.*

Actions à entreprendre :

45. Recommander au Comité des politiques de l'environnement de la CEE-ONU et à sa Division de l'environnement, de l'habitation et de l'aménagement du territoire, de prendre part aux activités susmentionnées et d'établir une bonne coopération avec les organisations intergouvernementales susmentionnées.

*Point 22 : Les Ministres invitent la Commission européenne, la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, les Commissions fluviales et la Conférence européenne des ministres des transports à promouvoir et à suivre activement la mise en oeuvre des différentes actions énumérées dans cette Déclaration.*

Actions à entreprendre :

46. Le présent Plan d'action, une fois approuvé par le SC.3 et adopté par le Comité des transports intérieurs, devra être considéré comme un instrument visant la promotion des décisions apparaissant dans la Déclaration de Bucarest, et le contrôle de leur mise en application.

- - - - -