



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Cinquante-septième session**

Genève, 16–18 octobre 2013

Point 9 b) de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation du cadre juridique du transport international par voie navigable****Application des Résolutions de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe relatives à la navigation intérieure****Note du secrétariat**

1. Le secrétariat reproduit ci-après une mise à jour du document ECE/TRANS/SC.3/2012/12 concernant l'état d'application par les gouvernements de toutes les Résolutions en vigueur du Groupe de travail des transports par voie navigable.

2. Le secrétariat rappelle que, conformément aux décisions de la cinquante-troisième session du Groupe de travail (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 13), le rapport sur la mise en œuvre de la Résolution n° 24 relative au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) a été publié séparément (ECE/TRANS/SC.3/2013/5).

**I. Résolutions du Groupe de travail sur les transports par voie navigable qui n'ont été ni annulées par une autre ni invalidées d'une autre manière**

---

<i>Numéro</i>	<i>Titre de la Résolution</i>
13, révisée	Certificat international (carte internationale) pour les bateaux de plaisance (TRANS/SC.3/118, annexe 2, et TRANS/SC.3/131)
14, révisée	Certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bateaux de plaisance (TRANS/SC.3/96 et TRANS/SC.3/131)
15	Barges de navire (TRANS/SC.3/83, annexe 2, et TRANS/SC.3/131)

<i>Numéro</i>	<i>Titre de la Résolution</i>
21, révisée	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (ECE/TRANS/SC.3/179) et ses additifs (TRANS/SC.3/150 et Add.1, 2 et 3)
22, révisée	SIGNI – Signalisation des voies de navigation intérieure (TRANS/SC.3/108/Rev.2)
24, révisée	Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (TRANS/SC.3/115/Rev.4 et Corr.1)
30	Classification des voies navigables européennes (TRANS/SC.3/131)
31, révisée	Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (ECE/TRANS/SC.3/184)
35	Vocabulaire normalisé CEE des liaisons radio (en navigation intérieure) (ECE/TRANS/SC.3/185)
40, révisée	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.2)
41	Menues embarcations utilisées exclusivement pour la navigation de plaisance (TRANS/SC.3/148)
48, révisée	Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'information pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.2 et ses annexes et appendices)
49, révisée	Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (TRANS/SC.3/159/Rev.1)
52, révisée	Réseau européen de navigation de plaisance (TRANS/SC.3/164/Rev.1)
57, révisée	Directives et recommandations pour les services d'information fluviale (RIS) (ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1)
58	Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables (TRANS/SC.3/166 et Corr.1)
59, révisée	Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (TRANS/SC.3/169/Rev.1) et appendice 1
60, révisée	Normes internationales pour les avis à la batellerie et pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/175 et Amend.1) et ses annexes et appendices
61, révisée	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 et Amend.1 et 2)
63	Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (ECE/TRANS/SC.3/176)
69	Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite (ECE/TRANS/SC.3/188)

---

*Note du secrétariat* : Toutes ces Résolutions peuvent être consultées sur le site web de la CEE-ONU : [www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html).

## II. État d'application des Résolutions\*

<i>Numéro de Résolution</i>	<i>13, rév.</i>	<i>15</i>	<i>21, rév.</i>	<i>22, rév.</i>	<i>24, rév.</i>	<i>30</i>	<i>31, rév.</i>	<i>35</i>	<i>14, rév./ 40, rév.</i>	<i>41</i>
Autriche	A <sup>1</sup>	P <sup>2</sup>	P <sup>3</sup>	A <sup>4</sup>	A <sup>5</sup>	P <sup>6</sup>	P <sup>7</sup>	A <sup>8</sup>	N <sup>9</sup> /A <sup>10</sup>	P <sup>11</sup>
Bélarus					A				.../A <sup>12</sup>	
Belgique	C		A	P	C <sup>13</sup>	A			A <sup>14</sup> /A <sup>15</sup>	A <sup>16</sup>
Bulgarie	A	A	A	A	A	A	A	A	A <sup>17</sup> /A <sup>18</sup>	P
Croatie	A	N	A	A	A	A	C	C	N/A <sup>19</sup>	C
République tchèque	A <sup>20</sup>	C	A	A	A	A	A	P	A/A <sup>21</sup>	A
Finlande			A		N	A	A <sup>22</sup>		A <sup>23</sup> /A <sup>24</sup>	
France	A <sup>25</sup>	N <sup>26</sup>	N <sup>27</sup>	C <sup>28</sup>	C <sup>28</sup>	A	A	A	A <sup>29</sup> /C <sup>30</sup>	A
Allemagne	A <sup>31</sup>		A	A <sup>32</sup>	A <sup>33</sup>	A	A <sup>34</sup>	A	N/A <sup>35</sup>	A
Hongrie	A <sup>36</sup>	A	A	A	A	A	A <sup>37</sup>		A <sup>38</sup> /A <sup>39</sup>	
Irlande					N				.../A <sup>40</sup>	
Italie		A <sup>41</sup>			N				A <sup>42</sup> /...	
Lituanie	A	N <sup>43</sup>	A	A	A	A	A	A	A/A <sup>44</sup>	A
Luxembourg	A	A	A <sup>45</sup>	A	C	A	A <sup>46</sup>		.../A <sup>47</sup>	A
Pays-Bas	A <sup>48</sup>	A		A	C <sup>49</sup>	A			A <sup>50</sup> /A <sup>51</sup>	
Norvège									.../A <sup>52</sup>	
Pologne	N	N	A	A	A	A	A	A	A <sup>53</sup> /N	A
République de Moldova	C		A		N	A	A		C/...	
Roumanie <sup>54</sup>	C	N	A	A	A	A	A		C/A <sup>55</sup>	
Fédération de Russie	N	C	A <sup>56</sup>	P	P <sup>57</sup>	P	P	P	.../C <sup>58</sup>	C
Serbie	A <sup>59</sup>	A	A <sup>60</sup>	C	A	C	A <sup>61</sup>	C	N <sup>59</sup> /C <sup>62</sup>	A <sup>59</sup>
Slovaquie	A <sup>63</sup>	A	A	A	A	A	A <sup>64</sup>	A	.../A <sup>65</sup>	A
Suisse	N <sup>66</sup>	N	A	A	A	A	N	N	N <sup>67</sup> /A <sup>68</sup>	C
Turquie					N					
Ukraine	N	A	A	A <sup>69</sup>	A	A	A	N	N/N <sup>70</sup>	A
Royaume-Uni	A <sup>71</sup>		N		N				.../A <sup>72</sup>	
États-Unis		A <sup>73</sup>			N					

\* Légende: A - Résolution appliquée  
C - Application à l'étude  
N - Résolution non appliquée  
P - Résolution partiellement appliquée  
[Néant] - Aucune donnée disponible

<i>Numéro de Résolution</i>	<i>48, rév.</i>	<i>49, rév.</i>	<i>52, rév.</i>	<i>57, rév.</i>	<i>58</i>	<i>59, rév.</i>	<i>60, rév.</i>	<i>61, rév.</i>	<i>63</i>	<i>69</i>
Autriche	A <sup>74</sup>	P <sup>75</sup>	A	A <sup>76</sup>	N <sup>77</sup>	A <sup>4</sup>	A <sup>78</sup>	P <sup>2</sup>	A <sup>79</sup>	P <sup>2</sup>
Bélarus	N		A	N	P <sup>80</sup>			P <sup>81</sup>		
Belgique	C	A	C	C/P	C	P	C	A <sup>82</sup>		
Bulgarie	N <sup>83</sup>	A	N	N <sup>83</sup>	N	A <sup>83</sup>	N <sup>84</sup>	N	N	A <sup>85</sup>
Croatie										C
République tchèque	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Finlande										
France						C <sup>86</sup>		N <sup>87</sup>		A <sup>88</sup>
Allemagne								A <sup>89</sup>		A <sup>90</sup>
Hongrie										A <sup>91</sup>
Irlande										
Italie										
Lituanie	C		A	A	C	C	C	A	C	C
Luxembourg										C
Norvège										
Pays-Bas										
Pologne	A	N	N	A	A	N	A	A	A	A <sup>92</sup>
République de Moldova										A <sup>93</sup>
Roumanie <sup>54</sup>										A
Fédération de Russie	P	P	C	P	P	P	C	C <sup>94</sup>	P	C <sup>95</sup>
Serbie	A <sup>59</sup>		C	A <sup>59</sup>	C	C				
Slovaquie										A <sup>96</sup>
Suisse	A	N <sup>97</sup>	C	A	A	A	A	A	A	N <sup>98</sup>
Turquie										
Ukraine	A <sup>99</sup>							C <sup>100</sup>		N
Royaume-Uni										A <sup>101</sup>
États-Unis										

- <sup>1</sup> Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012), puis précisée par un règlement (Schiffstechnikverordnung, BGBl. II Nr. 162/2009).
- <sup>2</sup> En tant que membre de l'Union européenne, l'Autriche applique la Directive 2006/87/EC et ses révisions en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012), puis précisée par un règlement (Schiffstechnikverordnung, BGBl. II Nr. 162/2009).
- <sup>3</sup> Appliquée en vertu de règlements (Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. II Nr. 289/2011 idF BGBl. II Nr. 60/2013) et l'ADN. En ce qui concerne les règlements techniques, l'Autriche applique la Directive 2006/87/EC et ses révisions en tant que membre de l'Union européenne.
- <sup>4</sup> Utilisée par le service de surveillance de la navigation pour la signalisation des voies de navigation intérieure.
- <sup>5</sup> La révision 4 du CEVNI a été transposée dans la législation nationale par l'Autriche avec le règlement „Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. II Nr. 289/2011“, amendé par BGBl. II Nr. 410/2011, BGBl. II Nr. 81/2012 et BGBl. II Nr. 60/2013.
- <sup>6</sup> Appliquée partiellement en vertu d'un règlement (Schiffahrtsanlagenverordnung, BGBl. II Nr. 298/2008 idF BGBl. II Nr. 215/2012).
- <sup>7</sup> En tant que membre de l'Union européenne, l'Autriche applique la Directive 96/50/EC en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012), puis précisée par un règlement (Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 258/1997 idF BGBl. II Nr. 197/1999).
- <sup>8</sup> Appliquée en vertu du Manuel pour les voies navigables (Handbuch Binnenschiffahrtfunk).
- <sup>9</sup> Cf. Résolution n° 40, révisée.
- <sup>10</sup> L'autorité compétente pour l'autorisation des certificats pour la navigation fluvio-côtière en Autriche est le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie). Pour la navigation fluviale seulement, les bureaux des administrations régionales peuvent également autoriser les certificats. Les organismes habilités à délivrer les certificats sont la Fédération autrichienne de la navigation de plaisance à moteur (Motorbootsport u. Seefahrts Verband Österreich (MSVOE)) (jusqu'au 31.12.2011), l'Association nautique autrichienne (Österreichischer Segel-Verband (OESV)) (jusqu'au 31.12.2011) et via donau (dès le 01.01.2012).
- <sup>11</sup> En tant que membre de l'Union européenne, l'Autriche applique la Directive 2003/44/EC a et ses révisions concernant les bateaux de plaisance (Anforderungen an Sportboote, BGBl. II Nr. 276/2004); des restrictions sont mises en œuvre en vertu d'un règlement (Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. II Nr. 289/2011 idF BGBl. II Nr. 60/2013); une limite de puissance pour le pilote de menues embarcations de 4,4 kW est appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012) et d'un règlement (Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 258/1997 idF BGBl. II Nr. 197/1999).
- <sup>12</sup> Le Bélarus a accepté la Résolution n° 40 et l'Inspection d'État pour les menues embarcations délivre des certificats, conformes au modèle de certificat figurant dans la Résolution n° 40.
- <sup>13</sup> Pour le moment la réglementation basée sur CEVNI révision 2 est d'application (Arrêté royal du 24 septembre 2006). Une adaptation au CEVNI révision 4 est en élaboration.
- <sup>14</sup> Les autorités compétentes belges acceptent sans objection les certificats délivrés par les autorités d'un autre pays. Un certificat de conducteur de bateau a été institué par le décret royal du 2 juin 1993 pour la navigation sur les voies navigables belges de certaines catégories de bateaux de plaisance.
- <sup>15</sup> Le Service public fédéral Mobilité et Transports du Directorate général Transport Maritime est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>16</sup> Est d'application depuis le 1er janvier 2007 (Arrêté royal du 24 septembre 2006).
- <sup>17</sup> Les autorités bulgares compétentes, par l'intermédiaire de l'Administration maritime bulgare, délivrent des certificats internationaux conformément aux dispositions de la Résolution n° 14, révisée.
- <sup>18</sup> L'Administration maritime bulgare (Изпълнителна агенция "Морска администрация" (ИАМА)) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>19</sup> Les Capitaineries croates (Lučka Kapetanija Sisak, Lučka Kapetanija Slavonski Brod, Lučka Kapetanija Osijek and Lučka Kapetanija Vukovar) ont été désignées autorités compétentes pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>20</sup> Cette Résolution a été acceptée et elle est appliquée en vertu de la législation nationale depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1995. Le certificat international (carte internationale) pour les bateaux de plaisance et d'autres certificats délivrés à l'étranger pour les menues embarcations de plaisance sont reconnus pour les bateaux d'une longueur inférieure à 20 mètres et d'une capacité de moins de 12 personnes

lorsque de tels bateaux sont utilisés par un ressortissant étranger. Pour de plus grands bateaux, il faut obtenir une autorisation d'exploitation émise par l'autorité compétente, sauf disposition contraire du traité international auquel la République tchèque est partie. L'autorité compétente est la suivante:

- Administration d'État pour la navigation (Štátní plavební správa), Jankovcova 6, CZ-170 04 Prague.  
 21 L'autorité compétente de la République tchèque pour la délivrance des certificats de capacité pour la conduite des bateaux de plaisance est la suivante: Administration d'État pour la navigation (Štátní plavební správa), Jankovcova 6, CZ-170 04 Prague.

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2010, la Direction nationale de la navigation délivre sur une carte en plastique (ISO 78.10) un nouveau type de certificat international pour les conducteurs de bateau de plaisance qui est aussi reconnu comme certificat national de conducteur de menues embarcations. Ce certificat est délivré conformément aux dispositions prévues par la Résolution n° 40 de la CEE sur le certificat international de conducteur de bateau de plaisance.

Les conditions d'obtention de ce nouveau certificat et les compétences requises sont les mêmes que pour le certificat demandé aux conducteurs de menues embarcations et pour le certificat international des conducteurs de bateau de plaisance, conformément à la loi n° 114/1995 relative à la navigation intérieure et au Règlement n° 244/1995 sur les requises pour naviguer et conduire un navire. Pour obtenir un certificat national de conducteur de menues embarcations ou le certificat international de conducteur de bateau de plaisance de la classe I (voies de navigation intérieure), le demandeur doit prouver qu'il connaît les règles de navigation, les principes de la construction des navires, les notions théoriques de la navigation à voile, la technique de la navigation à voile et les principes de l'hygiène. Il doit montrer au cours d'un examen pratique qu'il est capable de conduire le bateau correctement, en toute sécurité, d'exécuter les manœuvres de base et de faire face à des situations d'urgence.

Le détenteur du certificat international de conducteur de bateau de plaisance, classe C (navigation diurne dans les eaux côtières jusqu'à 0,75 mille nautique de la côte, par des vents ne dépassant pas la force 4 sur l'échelle de Beaufort et une hauteur de vagues de 1,2 m) doit prouver qu'il connaît les principes du droit international maritime et la réglementation (certaines sections de la loi n° 60/200 Coll., sur la navigation maritime, certaines règles de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer – Convention COLREG), les principes de base de la navigation et le balisage maritime – le système de l'AISM, des rudiments de météorologie et de sécurité ainsi que le sauvetage en mer. L'examen pratique n'est pas requis pour les catégories M et S, pour la conduite des seules menues embarcations équipées d'un moteur de propulsion propre, d'une puissance ne dépassant pas 100 kW, ou des voiliers non équipés d'un moteur de propulsion propre, dont la voilure a une surface ne dépassant pas 80 m<sup>2</sup>.

L'âge minimum pour détenir un certificat international de conducteur de bateau de plaisance est de 16 ans pour les bateaux de la classe I et de 18 ans pour les bateaux de la classe C.

- 22 En Finlande, la formation des conducteurs de bateau de navigation intérieure est conforme aux règles contenues dans la Résolution n° 31, sauf en ce qui concerne le Code de navigation intérieure (CEVNI), qui n'est pas enseigné actuellement car il n'est pas utilisé en Finlande. Selon la législation finlandaise, un certificat n'est pas délivré automatiquement aux étrangers qui désirent être employés à bord de bateaux finlandais. Il ne l'est que lorsque les autorités finlandaises responsables de la formation ont établi l'équivalence des examens. Le candidat doit en outre avoir une connaissance suffisante du finnois ou du suédois.

- 23 Les conditions de délivrance du certificat international pour conducteurs de bateau de plaisance sont les suivantes: a) toute personne titulaire d'un brevet de navigation de la marine marchande, de quelque grade que ce soit, et tout officier de marine ou officier marinier ayant au moins le rang de second maître peut se prévaloir de son propre brevet; b) les amateurs doivent passer un examen devant un examinateur désigné par l'Organisme finlandais de la sécurité des transports. Tous les certificats internationaux sont délivrés par l'Organisme finlandais de la sécurité des transports. Aucun club ou organisme privé n'est autorisé à délivrer une carte internationale ou un certificat international.

- 24 L'Organisme finlandais de la sécurité des transports (Liikenteen turvallisuusvirasto / Trafiksäkerhetsverket) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.

- 25 La France a accepté le 15 avril 1988 la Résolution n° 13, révisée, relative au certificat international pour les bateaux de plaisance. À l'occasion des directives données aux commissions de surveillance pour la délivrance de certificats internationaux conformes aux dispositions de la Résolution n° 13, révisée, il a été précisé que ces dispositions ne sont applicables qu'aux menues embarcations de navigation intérieure qui sont conçues pour effectuer couramment des voyages de plaisance, à

l'exclusion des bateaux de passagers transportant 12 passagers ou plus, des anciens bateaux de marchandises désaffectés et transformés intérieurement en bateaux-logements mais qui, du fait de leur gabarit, ne peuvent être considérés comme des bateaux de plaisance standard, et des bateaux rapides à caractère sportif.

En conséquence, les bateaux de plaisance d'une longueur maximale de 15 mètres, transportant moins de 15 personnes, et conçus pour circuler normalement à une vitesse inférieure à 20 km/h, désignés par le terme de «coches de plaisance», peuvent circuler librement sur les eaux intérieures de la zone définie par l'arrêté ministériel du 17 mars 1988 s'ils sont munis du certificat international pour les bateaux de plaisance de navigation intérieure délivré conformément aux dispositions de la Résolution n° 13, révisée, par tout État ayant accepté ladite Résolution.

Les autorités compétentes pour délivrer ce certificat sont les présidents des commissions de surveillance des bateaux.

Les autorités françaises compétentes appliquent cette Résolution uniquement sur les voies de navigation intérieure françaises. Le certificat devra donc préciser «voies de navigation intérieure», qui désignent les rivières et les canaux, à l'exclusion du Rhin et de la Moselle.

Par contre, en ce qui concerne les eaux maritimes, les documents prévus par les conventions maritimes ou par les accords bilatéraux continueront d'être exigés (essentiellement, la preuve que le bateau a le droit de battre le pavillon de pays qu'il arbore). Ces documents sont également reconnus comme valables sur les eaux intérieures.

<sup>26</sup> Cette Résolution est peu appliquée car elle concerne surtout le transport maritime.

<sup>27</sup> Cette Résolution sera appliquée progressivement.

<sup>28</sup> Ces Résolutions, qui concernent la police de la circulation, doivent être mises en application notamment à l'occasion de la prochaine modification du Règlement général de police (décret n° 73-912 du 27 septembre 1973). Le nouveau règlement général de police (RGP) est mis en œuvre en France par les décrets n° 2013-251 et n° 2013-253 qui portent publication du code des transports. Le RGP est constitué par les dispositions R. 4241-1 et suivantes, dont l'entrée en vigueur est programmée au 1er septembre 2014. Un arrêté d'application doit venir compléter le dispositif en 2013 (reprise des dispositions techniques du CEVNI).

<sup>29</sup> Le décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures prévoit dans son article 13 que le certificat international relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance délivré conformément aux dispositions de la Résolution n° 14, révisée, présenté par un conducteur pilotant un bateau de plaisance conçu et équipé pour circuler à moins de 20 km/h, et dont la longueur hors tout de la coque est inférieure ou égale à 15 mètres est équivalent au certificat de capacité de catégorie «C» délivré par la France pour la conduite des coches de plaisance.

Le certificat n'est toutefois pas exigé lorsque le bateau est nolisé et qu'il a préalablement reçu un label délivré par les autorités compétentes, le conducteur étant dans ce cas muni d'une carte de plaisance délivrée par le noliseur.

Les conducteurs de bateau de sport, conçus et équipés pour pratiquer une activité sportive et notamment pour circuler normalement au-delà de 20 km/h, ou de péniches de plaisance d'une longueur supérieure à 15 mètres doivent être munis soit du document français approprié, soit d'un document admis par un accord de réciprocité entre la France et le pays d'origine du conducteur.

Ces dispositions sont applicables sans délai. Le certificat international peut être exigé des conducteurs de bateau lors de tout contrôle effectué par les autorités compétentes.

<sup>30</sup> Le certificat international de conducteur de bateau de plaisance sera délivré par la France, en application des dispositions prévues par la Résolution n° 40, après adoption du futur décret relatif à la conduite des bateaux.

<sup>31</sup> La Résolution a été incorporée dans la législation nationale. Les documents seront délivrés par les associations habilitées.

<sup>32</sup> Il a été tenu compte des recommandations lors de la révision des règlements de police sur la navigation intérieure.

<sup>33</sup> Les recommandations du CEVNI ont été incorporées dans toute la mesure possible aux règlements de police nationaux pour la navigation intérieure. Les deux additifs ont été également pris en considération au cours des révisions des règlements de police compte tenu des circonstances nationales.

<sup>34</sup> Cependant, dans la législation nationale telle que la Binnenschifferpatentverordnung (Ordonnance sur les certificats de conducteur de bateau en navigation intérieure), les prescriptions relatives à l'obtention d'un certificat de conducteur de bateau ainsi que le programme d'examen vont un peu au-delà des prescriptions minimales établies dans la Résolution n° 31.

<sup>35</sup> Le certificat international est accepté sur les voies navigables d'Allemagne pour conduire un bateau de plaisance d'une longueur inférieure à 15 mètres. Le certificat est délivré par:

Deutscher Motoryachtverband e.V. ou  
Deutscher Segler-Verband e.V.

(pour les deux organismes: Gründgensstr. 18, D-22309 Hambourg).

Les deux organismes sont agréés par le Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

La compétence pratique prouvée par un certificat de capacité délivré sur cette base est considérée par l'Allemagne comme suffisante pour conduire un bateau de plaisance sur les voies navigables. En outre, une ordonnance dispose que le titulaire d'un tel document délivré par un autre État est dispensé de l'épreuve pratique lorsqu'il acquiert un certificat de capacité allemand.

D'autre part, les connaissances théoriques connexes ne peuvent pas être considérées comme équivalentes, mais elles facilitent la vérification de l'équivalence parce que la preuve de bonnes connaissances a été apportée, à défaut de toutes les connaissances nécessaires pour la conduite de bateaux dans des conditions permanentes de sécurité.

<sup>36</sup> En Hongrie, les Résolutions n° 13 et 14 sont appliquées depuis une dizaine d'années déjà. Le pays a acquis une grande expérience dans l'application de ces Résolutions qui facilitent la navigation de plaisance internationale. Grâce à cette expérience, les experts hongrois ont pu participer activement à la révision des Résolutions n° 13 et 14 et les propositions qu'ils ont faites ont permis d'en améliorer les annexes. De nouveaux modèles de document qui tiennent compte des éléments nouveaux incorporés à la Résolution n° 13 au moment de sa révision sont en cours d'élaboration. Pendant les nombreuses années où ces Résolutions ont été appliquées, les autorités hongroises n'ont reçu aucune communication concernant des difficultés que soulèverait leur mise en œuvre.

<sup>37</sup> En 1995, le Ministère hongrois des transports, des communications et de la gestion des eaux a publié l'arrêté n° 2/1995 (II.24) KHVM sur le brevet de navigation et sur le régime des examens. Le règlement mentionné satisfait pleinement aux prescriptions des Recommandations de la Résolution n° 31 et à celles de la Commission du Danube en ce qui concerne les exigences professionnelles. Toutefois dans certains cas, le règlement hongrois est plus exigeant que les Recommandations susmentionnées. Les brevets de conducteur/capitaine sont délivrés pour des secteurs déterminés du fleuve (il n'y a pas de brevet délivré pour tout le fleuve). Les autorités hongroises insistent sur les points suivants:

- Le brevet de conducteur au radar doit être délivré conformément aux prescriptions du Règlement du Rhin;
- Au cours de l'examen concernant la connaissance de la voie navigable, le candidat doit montrer qu'il connaît les parties dangereuses et compliquées du secteur sur lequel il est interrogé, en inscrivant des informations nautiques sur la carte schématique;
- Le candidat doit posséder une connaissance élémentaire des termes de navigation en russe ou en allemand;
- Les titulaires du certificat de batelier du Rhin peuvent demander la reconnaissance de l'équivalence de leur brevet. Le brevet de conducteur de catégorie «A» peut alors leur être délivré. Pour l'admission, il faut passer avec succès un examen dans les matières suivantes:
- Connaissance des règles de route et des règles de navigation;
- Connaissance de la voie navigable;
- Notions de droit;
- Connaissance de l'ADN;
- Connaissance de la radiocommunication danubienne.

En même temps, il faut justifier par le livre de bord ou par le livret de service l'accomplissement de huit avalages et de huit remontées sur le secteur pertinent du Danube.

Dans le cas où le candidat ne dispose pas de la patente de batelier du Rhin mais qu'il détient un autre document autorisant la conduite de bateaux sur les voies navigables néerlandaises ou les voies navigables du bassin rhénan, l'autorité hongroise a le droit de définir les matières de l'examen et le type du brevet à délivrer au candidat.

L'autorité compétente hongroise est prête à accepter l'équivalence des brevets de navigation rhénane au radar sans examen supplémentaire, par voie de réciprocité.

- <sup>38</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1983, le certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance (Résolution n° 14, révisée) est délivré en Hongrie par un organisme récemment créé, l'Inspection générale du transport.
- <sup>39</sup> L'Autorité nationale des transports (Nemzeti Közlekedési Hatóság) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>40</sup> L'Irlande accepte la Résolution n° 40. L'Irish Sailing Association (ISA), International Yacht Training (anciennement International Yachtmaster Training) et l'Irish Waterski and Wakeboard Federation (IWWF) sont les organes habilités à délivrer le certificat international de conducteur de bateau de plaisance au nom du Bureau des enquêtes maritimes de la Sous-direction de la sécurité maritime du Département des transports. Le format qui a été retenu pour le certificat international est celui qui fait l'objet de l'annexe 3. Les documents ne sont délivrés que si les prescriptions énoncées à l'annexe 1 sont remplies. La procédure de délivrance du certificat international est régie par les conditions suivantes:
1. Ne peuvent recevoir un certificat que les personnes qui possèdent un certificat de compétence de l'IYT et/ou qui ont passé avec succès les évaluations pour l'ICC conformément aux méthodes approuvées par le Département;
  2. Le Département peut retirer l'agrément à tout moment et se réserve le droit d'inspecter les locaux et de surveiller, au moment qu'il juge opportun et sans préavis, que la formation est bien assurée;
  3. Toute proposition de modification du programme de formation ou des méthodes d'évaluation doit être adressée au Bureau des enquêtes maritimes du Département des transports;
  4. Le centre de formation doit s'assurer que le personnel répond aux critères de recrutement pour le programme de formation et aux autres conditions nécessaires à la délivrance d'un certificat;
  5. Tous les certificats doivent être numérotés et soumis uniquement en tant qu'échantillons. Ils ne sont valides que pour les bateaux non commerciaux jusqu'à 24 mètres de longueur et 80 tonnes de tonnage brut. Un registre centralisé de tous les certificats délivrés doit être tenu à jour et un relevé doit être conservé pour inspection. Une liste de tous les certificats délivrés comportant les numéros, le nom complet et la date de naissance des candidats doit être soumise au responsable des enquêtes du Bureau des enquêtes maritimes en décembre de chaque année.
  6. Une banque des feuilles d'examen pour les tests de compétence pour l'ICC et le CEVNI doit être maintenue. Les feuilles d'examen doivent être tirées au hasard lors de chaque test administré.
- <sup>41</sup> Les autorités italiennes acceptent la Résolution n° 15 dans les conditions mentionnées ci-après. En ce qui concerne l'inscription des barges de navire, les autorités italiennes sont d'accord pour accepter que ces barges soient inscrites, indifféremment, sur un registre maritime ou bien sur un registre relatif à la navigation intérieure, à condition qu'il n'y ait pas double inscription. À ce sujet, la solution suivante pourrait être adoptée: inscrire la barge sur l'un ou l'autre des registres en fonction de son utilisation principale, à savoir dans les eaux intérieures ou en mer. Toujours de l'avis des autorités italiennes, on devrait maintenir le principe selon lequel les marchandises à bord des barges, tout au moins lors de leur mise à l'eau, sont déchargées au cours du voyage maritime ou intérieur, avec l'interdiction absolue de charger en cours de route, tant à l'aller qu'au retour, des marchandises autres que celles qui sont destinées à être transférées avec la même barge, sur le navire porte-barge, pour le nouveau voyage sur les routes maritimes intercontinentales. Il est signalé en outre que sur les voies de navigation intérieure italiennes, il n'est perçu aucun paiement ni sous la forme de taxes ni sous la forme de péages divers. Toutefois, le principe selon lequel lesdites barges sont soumises au même régime fiscal que les autres bateaux en navigation intérieure a été admis.
- <sup>42</sup> Les certificats (ou cartes) internationaux dont il s'agit, délivrés par les gouvernements étrangers ou par des organismes étrangers qualifiés, sont reconnus comme des documents valables dans les eaux italiennes aux fins de la seule navigation de plaisance sans autres restrictions ultérieures que celles prévues dans les documents mêmes. Pour ce qui concerne, en particulier, le certificat (ou la carte) relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance, il est utile de signaler que, conformément à la loi de la République italienne n° 50 du 11 février 1971, ledit certificat peut être considéré comme un document valable aussi pour la conduite d'embarcations battant pavillon italien. Les certificats précités ne sont pas encore délivrés aux ressortissants italiens se rendant à l'étranger, étant donné

qu'une telle introduction entraînerait des modifications législatives. Ces dernières seront toutefois adoptées dans un proche avenir.

- <sup>43</sup> Aucune barge de navire n'est enregistrée en Lituanie.
- <sup>44</sup> L'Administration de la sécurité de navigation de Lituanie est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>45</sup> La Convention de Strasbourg relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure a été ratifiée par la loi du 13 janvier 2002.
- <sup>46</sup> Le Luxembourg, vu le nombre extrêmement faible de personnes intéressées par la délivrance d'un certificat de conducteur de bateau de navigation intérieure, a décidé depuis longtemps de ne pas émettre de document spécifique national, mais de reconnaître les documents émis par les autres États membres de la Commission économique pour l'Europe. La reconnaissance est prévue à l'article 15 du Règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle et aux articles 1<sup>er</sup> et 2 du Règlement grand-ducal du 29 avril 2002 portant application de la directive n° 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes en navigation intérieure.
- <sup>47</sup> L'autorité compétente en la matière est le Commissariat aux affaires maritimes, M. Marc Glodt, B. P. 2636, L-1026 Luxembourg.
- <sup>48</sup> Le Gouvernement néerlandais adopte la Résolution n° 13, révisée, relative au certificat international (carte internationale) pour les bateaux de plaisance contenue dans le document TRANS/SC.3/118, annexe 2, en date du 27 novembre 1986. Il n'existe à l'heure actuelle aux Pays-Bas aucune prescription concernant la construction et le grément des bateaux de plaisance. Il est néanmoins entendu que, dans le cas où de telles prescriptions seraient introduites aux Pays-Bas, les détenteurs du certificat international (carte internationale) dont il est question dans la Résolution n° 13, révisée, ne seront pas dispensés de l'obligation d'appliquer lesdites prescriptions. Aux Pays-Bas, les organismes non gouvernementaux suivants sont autorisés à délivrer le certificat international pour les bateaux de plaisance:
- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB), à La Haye;
  - Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond (KNWV), à Bunnik;
  - Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC), à Utrecht.
- <sup>49</sup> En 2011 le Gouvernement néerlandais a adopté une stratégie relative à l'harmonisation de la législation sur la navigation intérieure. Pour permettre une comparaison des règlements existants, qui diffèrent de l'une à l'autre des six régions, avec la quatrième édition révisée du CEVNI, cette dernière a été traduite en néerlandais. L'objectif est d'élaborer un instrument unique relatif à la navigation intérieure fondé sur le CEVNI en 2015 au plus tard.
- <sup>50</sup> Les autorités néerlandaises sont disposées à accepter la Résolution n° 14, révisée, concernant le certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance, aux conditions suivantes:  
Le Gouvernement des Pays-Bas est disposé à accepter le certificat international et la carte internationale sur la base de la réciprocité, à condition qu'ils aient été délivrés par les autorités compétentes du pays concerné.  
Dans le cas d'un bateau de plaisance d'une longueur de 15 mètres ou plus, ou d'un bateau à moteur pouvant atteindre une vitesse supérieure à 20 km/h, les autorités néerlandaises se réservent le droit de vérifier si le titulaire du certificat international ou de la carte internationale a effectivement passé un examen valable.  
En ce qui concerne les certificats et les cartes internationales délivrés par les autorités néerlandaises, la distinction entre catégories de bateaux de plaisance et entre les différentes zones de navigation s'établira comme suit:  
*Catégories de bateaux de plaisance:*
- a) Bateaux de plaisance tenus de détenir un certificat de navigation, selon la loi néerlandaise sur les bateaux de navigation intérieure, à savoir les bateaux d'une longueur de 15 mètres ou plus et les bateaux à moteur pouvant atteindre une vitesse de plus de 20 km/h;
  - b) Les autres bateaux de plaisance seront exonérés de l'obligation de posséder un certificat de navigation.
- Zones de navigation:*
- I. Les fleuves, les canaux et les lacs aux Pays-Bas;

## II. Tous les cours d'eau aux Pays-Bas.

Les certificats et les cartes internationaux, qui seront délivrés par les Pays-Bas aux navigateurs des bateaux de plaisance de la catégorie b), seront valables pour la zone de navigation n° II.

Les quatre fédérations des sports nautiques suivantes sont autorisées à délivrer les certificats internationaux (les cartes internationales) visés par la Résolution n° 14, révisée:

- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) (Fédération royale néerlandaise du tourisme);
- Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond (KNWV) (Fédération royale néerlandaise des sports nautiques);
- Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC) (Fédération royale néerlandaise des bateaux à moteur);
- Nederlandse Waterski Bond (NWB) (Fédération néerlandaise de ski nautique)  
(TRANS/SC.3/R.100/Add.2).

- <sup>51</sup> Les dispositions de la note 50 s'appliquent sauf que seul le Stichtig VAMEX est autorisé à délivrer le certificat international de conducteur de bateau de plaisance visé par la Résolution n° 40.
- <sup>52</sup> La Direction maritime norvégienne (Sjøfartsdirektoratet) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>53</sup> Le Gouvernement polonais indique que la Commission nationale de la culture physique et des sports délivre des cartes internationales conformément à la Résolution n° 14, révisée.
- <sup>54</sup> Les dispositions de ces Résolutions ont été incorporées à la législation nationale de Roumanie.
- <sup>55</sup> La Résolution n° 40 a été mise en œuvre en Roumanie au moyen du décret n° 534 du 26 juin 2007 sur l'approbation des régulations relatives aux critères minimaux concernant la formation et le recyclage, et sur les conditions d'obtention des certificats internationaux pour les conducteurs de bateau de plaisance. L'Autorité chargée de la navigation (Autoritatea Navala Romana) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>56</sup> Dans le cadre des prescriptions nationales (Registre des bateaux de navigation fluviale de la Russie et Règlement pour la classification et construction des bateaux de navigation intérieure).
- <sup>57</sup> La Résolution n° 24 a été prise en compte lors de l'élaboration de la dernière édition des Règles de navigation sur les voies de la navigation intérieure de la Fédération de Russie (RNVNIRF). Le processus de l'harmonisation des RNVNIRF avec les dispositions du CEVNI est en cours. Les prescriptions spéciales des RNVNIRF, qui diffèrent des dispositions du CEVNI, sont énumérées dans le complément à la Résolution n° 24, Prescriptions spécifiques des règlements nationaux du Bélarus, du Kazakhstan, de la Fédération de Russie, de la République de Moldova et de l'Ukraine, présentant pour le moment des différences avec les dispositions correspondantes du CEVNI.
- <sup>58</sup> Compte tenu de l'entrée en vigueur du Code des transports par voie navigable de la Fédération de Russie, un décret relatif à la délivrance de certificats aux conducteurs de bateau de plaisance et de voiliers est en cours d'élaboration. Pour l'heure, l'admission et les conditions de navigation des bateaux de plaisance et voiliers étrangers sur les eaux intérieures de la Fédération de Russie sont établies au cas par cas.
- <sup>59</sup> S'agissant des Résolutions n°s 13 (modifiée), 14 (modifiée), 40 et 41, la loi sur la navigation et les ports sur les voies navigables de la République de Serbie (Journaux officiels RS n°s 73/10 et 121/12) ne contient que des dispositions générales, laissant la réglementation détaillée de cette question au code spécifique, étant donné qu'au cours des prochaines années ces questions feront l'objet de nouvelles modifications et de nouveaux amendements (les délais d'adoption du code susmentionné sont stipulés dans les dispositions transitoires et finales du projet de loi).
- <sup>60</sup> Les questions qui sont régies par les Résolutions de la CEE n°s 21, 48, 57, 58, 59, 60 et 61, étant donné la portée importante du règlement, sont réglées par la loi sur la navigation et les ports sur les voies navigables de la République de Serbie qui a transposé dans la réglementation nationale les Résolutions de la CEE susmentionnées et, pour ce qui est des lignes directrices et des recommandations concernant l'utilisation des Services d'information fluviale, sur les sources secondaires appropriées de l'acquis communautaire (directive 2005/44/CE et règlements n°s 414/2007, 415/2007 et 416/2007 relatifs aux avis à la batellerie).
- <sup>61</sup> Avec l'adoption en 2012 du «Code relatif aux qualifications, conditions d'octroi de qualifications et certificats de compétence de membres d'équipage de bateaux de marine marchande de navigation intérieure», la Serbie a commencé à appliquer la Résolution No. 31.

- <sup>62</sup> La loi sur la navigation et les ports sur les voies navigables (Journaux officiels RS n<sup>os</sup> 73/10 et 121/12) établit les fondements juridiques de la réglementation de la navigation de plaisance sur les voies navigables en République de Serbie. Cette loi stipule que le Ministère des transports doit adopter un arrêté incorporant les dispositions de la Résolution n<sup>o</sup> 40 de la CEE dans la législation nationale. En vertu de cette loi, cet arrêté doit être adopté au premier semestre de 2013 au plus tard.
- <sup>63</sup> La République slovaque approuve la Résolution n<sup>o</sup> 13, révisée, et l'applique, sans le moindre changement, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Les règles régissant la construction et l'équipement des bateaux de plaisance sont énoncées dans la réglementation relative à la sécurité de la navigation sur les voies de navigation intérieure de la République slovaque, qui constitue l'annexe n<sup>o</sup> 155/1973 du Code de la navigation. La nouvelle édition de la réglementation sur la construction et l'équipement des menues embarcations y compris les bateaux de plaisance, qui est entrée en vigueur en 1989, contient l'amendement à la réglementation susmentionnée conformément à la version mise à jour du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Les organismes slovaques autorisés à délivrer le certificat international pour les bateaux de plaisance sont les suivants: Autorité d'État pour la navigation de Bratislava, Prístavaná 10, CK-816 14 Bratislava.
- <sup>64</sup> Les principes de la Résolution n<sup>o</sup> 31 ont été insérés dans la note du Ministère des transports, des postes et des télécommunications n<sup>o</sup> 182/2001, du 3 mai 2000, qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2001.
- <sup>65</sup> Autorité d'État pour la navigation (Štátna plavebná správa) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.
- <sup>66</sup> Les autorités compétentes de la Suisse rappellent qu'elles ont formulé une réserve d'attente à propos de cette Résolution lors de la quarante-huitième session du Comité des transports intérieurs. En effet, bien que le Gouvernement suisse envisage d'introduire les dispositions dans sa législation, il ne pourra le faire avant plusieurs années, compte tenu du délai nécessaire à l'adaptation de la législation nationale et des concordances indispensables pour garantir l'admission du régime international.
- <sup>67</sup> Remplacée par la Résolution n<sup>o</sup> 40.
- <sup>68</sup> La Résolution n<sup>o</sup> 40 est appliquée en Suisse depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2007. L'article 91 de l'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses (Ordonnance sur la navigation intérieure, ONI) a été modifié de manière à inclure ladite Résolution:
- Article 91: Reconnaissance des documents
1. Celui qui séjourne temporairement en Suisse est autorisé à conduire un bateau suisse de la catégorie pour laquelle il est en mesure de présenter l'un des documents suivants:
    - a) Un permis de conduire national;
    - b) Un certificat international délivré sur la base de la Résolution n<sup>o</sup> 40 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies.
  2. Il est autorisé à conduire son bateau étranger s'il ressort de l'un des documents visés à l'alinéa 1 qu'il est autorisé à conduire ce bateau dans son pays.
  3. Pour autant qu'ils aient atteint l'âge minimum fixé à l'article 82, les ressortissants des États qui assurent la réciprocité aux titulaires de permis de conduire ou de certificats suisses bénéficient des dispositions visées aux alinéas 1 et 2. L'Office fédéral des transports tient une liste de ces États.
  4. Le certificat international doit être établi selon les modèles 1 ou 2 de l'annexe 6.
- <sup>69</sup> Le marquage des signaux lumineux dans les voies de navigation intérieure ukrainiennes a été remplacé conformément à la Résolution n<sup>o</sup> 22.
- <sup>70</sup> Le décret du Ministère des transports n<sup>o</sup> 686 du 2 février 2004 prévoit que les conducteurs de bateau utilisés exclusivement pour la plaisance, qui ne sont pas soumis aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, peuvent obtenir un certificat de conducteur de bateau de plaisance pour la conduite des deux catégories de bateaux suivantes:
- Bateaux d'une longueur inférieure à 30 mètres équipés d'un moteur de moins de 750 kWt (1 020 ch);
  - Bateaux d'une longueur inférieure à 12 mètres équipés d'un moteur de moins de 220 kWt (300 ch).
- <sup>71</sup> Le Gouvernement du Royaume-Uni délivre ces certificats par l'intermédiaire de la Royal Yachting Association qui a été tenue dûment informée des dispositions de la Résolution n<sup>o</sup> 13, révisée, dont elle tient compte dans l'application du système de certification.

- <sup>72</sup> 1. Le Royaume-Uni accepte la Résolution n° 40 et ses annexes:
- a) Le certificat de compétence n'est pas requis pour les bateaux de moins de 24 mètres de longueur au Royaume-Uni. Il n'est donc pas nécessaire d'avoir ce document au Royaume-Uni. Si cette législation devait être changée, nous souhaiterions que les certificats délivrés conformément à la Résolution n° 40 soient reconnus pour les bateaux de plaisance jusqu'à 24 mètres de longueur.
2. a) La Maritime and Coastal Agency (MCA) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance de certificats conformément à l'annexe 2 de la Résolution n° 40. La Royal Yachting Association, British Waterski and Wakeboard, International Yachtmaster Training, et la British Sub Aqua Club ont également été désignées comme organismes habilités à examiner les candidats et délivrer les certificats dans leurs domaines respectifs. De tels certificats ne sont délivrés que lorsque les prescriptions de l'annexe 1 sont respectées;
- b) Les certificats ne sont délivrés que lorsque le demandeur répond aux critères exigés par l'autorité désignée et a subi un examen établissant sa capacité de conduire un bateau de plaisance après:
    - i) Avoir démontré en pratique qu'il est capable de conduire le bateau de plaisance en ce qui concerne les aspects mentionnés dans les paragraphes 3.2 et 3.3 de l'annexe 1; et
    - ii) Avoir subi un examen sur la réglementation pertinente mentionnée dans le paragraphe 3.1 de l'annexe 1 pour les zones de navigation stipulées sur le certificat.
- <sup>73</sup> Les dispositions de cette Résolution sont acceptables pour le Gouvernement des États-Unis si la recommandation finale du paragraphe 1 signifie que les barges de navire doivent payer les taxes et péages de toute nature qui peuvent être perçus au titre de services rendus ou de facilités accordées sur les voies de navigation intérieure. Le Gouvernement des États-Unis ne peut accepter une recommandation qui reviendrait à taxer les barges de navire pour atténuer divers problèmes économiques, comme notamment la nécessité de retirer de la circulation des bateaux trop vieux, d'indemniser les propriétaires de bateaux inutilisés en période de fléchissement de la demande, ou de prendre d'autres mesures comparables. Bien que la Résolution ait été élaborée par référence aux voies navigables d'Europe, les services en question sont également fournis, dans les conditions indiquées, sur les voies navigables intérieures des États-Unis. Des milliers de bateaux immatriculés en Europe empruntent et utilisent chaque année les fleuves, rivières, ports et voies navigables des États-Unis, ainsi que les Grands Lacs. Ils sont tenus de payer les péages, droits portuaires et taxes habituelles selon le barème appliqué aux bateaux immatriculés aux États-Unis ou immatriculés à l'étranger, mais ils n'ont rien à verser pour la constitution de fonds qui serviraient à indemniser les propriétaires de bateaux américains partiellement ou totalement inutilisés. Le Gouvernement des États-Unis considère que cette distinction, qui ne vaut pas seulement pour les barges de navire, est un principe important qui doit être respecté entre partenaires commerciaux dans le cas des bateaux transportant des marchandises d'importation ou d'exportation. Le Gouvernement des États-Unis demandera des précisions sur cette phrase «que les barges de navire payent les taxes et péages de toute nature applicables sur les voies navigables» à la prochaine réunion du Groupe de travail des transports par voie navigable.
- <sup>74</sup> Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012) et utilisée pour la production de cartes.
- <sup>75</sup> Dans les goulets d'étranglements stratégiques sur le Danube la profondeur est assurée par dragage. Un projet est envisagé afin d'améliorer la situation dans le goulet d'étranglement du 1 921.0 au 1 873.0 km.
- <sup>76</sup> Appliquée partiellement en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012) et utilisée par le Ministère fédéral des transports en tant que directive pour la mise en œuvre des RIS.
- <sup>77</sup> Il n'y a pas de VTS en Autriche.
- <sup>78</sup> Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012) et les règlements de la Commission n<sup>os</sup> 416/2007 et 164/2010.
- <sup>79</sup> Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 50/2012) et le règlement de la Commission n° 415/2007 tel que modifié par 689/2012.
- <sup>80</sup> Sur les voies navigables du Bélarus, les services de trafic fluvial sont assurés par la Belorussian Shipping Co., les autorités responsables des voies navigables, et par l'Inspection nationale de la navigation fluviale, sans qu'un centre unique ait toutefois été établi pour ces services.

- <sup>81</sup> L'autorité compétente dûment habilitée dans la République du Bélarus à effectuer la visite des bateaux de navigation intérieure est l'Inspection bélarussienne du registre fluvial. Le chapitre 8a de l'annexe à la Résolution n° 61 sur la prévention de la pollution atmosphérique n'est pas appliqué parce qu'aucun moteur diesel embarqué n'est produit au Bélarus. Le chapitre 8b sur la prévention de la pollution de l'eau n'est que partiellement appliqué. Les bateaux navigant sur les eaux intérieures bélarussiennes ne sont pas dotés de l'équipement nécessaire au traitement des eaux usées. Ils rejettent par conséquent leurs eaux usées dans les collecteurs urbains. Le chapitre 23 sur l'équipage minimal et les heures de travail et de repos des équipages n'est que partiellement appliqué. L'appendice 3 sur la signalisation de sécurité à utiliser à bord des bateaux de navigation intérieure est appliqué.
- <sup>82</sup> Le contenu de la Résolution n° 61 est d'application en transposant la directive 2006/87/CE (Arrêté royal du 19 mars 2009).
- <sup>83</sup> Ici, et dans la mesure où d'autres Résolutions relatives aux services d'information fluviale sont concernées (n°s 48, 57 et 59), la Bulgarie applique la législation pertinente de l'Union européenne auxdits services, telle que la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (RIS) harmonisés sur les voies navigables communautaires.
- <sup>84</sup> Ici, et dans la mesure où la Résolution n° 63 est concernée, la Bulgarie applique les Règlements de la Commission européenne (CE) n°s 164/2010 et 415/2007.
- <sup>85</sup> Les bateaux bulgares pour passagers Sofia et Ruse, construits en 1983 à Degendorf (Allemagne), qui naviguent sur le Danube, satisfont du point de vue de la construction (zones de circulation, seuils des portes, hiloires, inclinaison et marches des passerelles de débarquement, protection contre l'incendie) aux exigences du transport des personnes handicapées. Il faut toutefois aménager spécialement un W.-C. et un lavabo, installer une main courante supplémentaire sur les rampes des passerelles de débarquement et prévoir les marquages et indications nécessaires.
- <sup>86</sup> Après la réforme de son règlement général de police, la France souhaite mettre en œuvre un guide du balisage en 2014.
- <sup>87</sup> La France applique les dispositions de la directive 2006/87/CE et du Règlement de visite des bateaux du Rhin.
- <sup>88</sup> Les règlements français prévoient la possibilité de transporter un certain pourcentage de personnes handicapées à bord des bateaux à passagers. La disponibilité du matériel requis à bord de ces bateaux est par conséquent envisagée.
- <sup>89</sup> Le chapitre 23 de l'annexe à la Résolution n° 61 sur l'équipage minimal et les heures de travail et de repos des équipages correspond aux prescriptions allemandes en la matière et il est donc déjà appliqué. En outre, l'Allemagne a modifié sa législation et, conformément à la section 112(3) n° 2 de l'ordonnance sur les bateaux de navigation intérieure (visites et certificats), reconnaît les livrets de service conformes à l'appendice 5 dont les titulaires, venant d'autres États, sont sur des bateaux étrangers, si l'État d'origine compétent a appliqué la Résolution susmentionnée de la CEE.
- <sup>90</sup> L'application de la Résolution n° 69 est recommandée par le Gouvernement pour les bateaux neufs et les bateaux reconstruits.
- <sup>91</sup> L'annexe de la Résolution n° 69 fait l'objet d'une application quotidienne par les organes de contrôle chargés de la surveillance technique de la navigation. Les dispositions de cette Résolution seront prises en considération au moment de la révision des normes sociales et sanitaires, de même que celle de certaines normes techniques, applicables aux bateaux de navigation intérieure en Hongrie.
- <sup>92</sup> Des mesures ont été adoptées en vue d'incorporer dans les prescriptions nationales plusieurs des recommandations qui figurent dans la Résolution. Certaines d'entre elles y ont déjà été incorporées comme celles qui ont trait à la signalisation sonore et optique. Les autres seront appliquées au cours des travaux de modernisation des bateaux en service et lors de la construction de nouveaux bateaux.
- <sup>93</sup> Les dispositions de la Résolution n° 69 ne seront appliquées qu'aux bateaux neufs.
- <sup>94</sup> Certaines dispositions de la Résolution n° 61 sont reprises dans les Règles sur la classification et la construction des bateaux de navigation intérieure et dans les Règles sur la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure du Registre fluvial russe.
- <sup>95</sup> Les principes de la Résolution n° 69 ont été pris en compte par les dispositions pertinentes de la réglementation nationale de la Fédération de Russie.
- <sup>96</sup> Les directives contenues dans la Résolution n° 69 ont été insérées dans la nouvelle réglementation relative à la construction et à la classification des bateaux de navigation intérieure, adoptée par le Ministère des transports, des postes et des télécommunications par la circulaire n° 967-301/99, du 15 décembre 1999, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

- <sup>97</sup> Pas de goulets d'étranglement en Suisse.
- <sup>98</sup> Les dispositions de la Résolution n° 69 s'inspirent largement des règlements en vigueur sur la question pour la navigation du Rhin. Cette Résolution étant fort récente, il n'a cependant pas encore été possible d'intégrer explicitement ces recommandations dans lesdits règlements. Ceci se fera néanmoins lors de prochaines révisions.
- <sup>99</sup> Conformément à la Résolution n° 48, l'Ukraine a mis au point un GPS différentiel pour le secteur ukrainien du delta du Danube, qui fera partie d'un service d'information fluviale, qui devrait couvrir le secteur entre la mer du Nord et la mer Noire (Global RIS COMPRIS).
- <sup>100</sup> L'autorité compétente dûment autorisée en Ukraine à procéder à la visite des bateaux de navigation intérieure est le Registre des bateaux de l'Ukraine. La réglementation nationale du Registre des bateaux de l'Ukraine applicable à la construction et la classification des bateaux de navigation intérieure et aux certificats de bateau incluent les dispositions de l'annexe de la Résolution n° 61 sur les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure à l'exception du chapitre 23 («Équipages»), sauf les sections 23-9, et des annexes 3 (Signalisation de sécurité) et 5 (Modèle de livret de service) et prévoient la division des voies navigables intérieures en zones navigables 1, 2 et 3 conformément au chapitre premier de l'annexe à la Résolution n° 61. Cette réglementation du Registre des bateaux de l'Ukraine incluent, dans la partie relative à la construction et la certification des bateaux, les dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).
- <sup>101</sup> Le Royaume-Uni appuie l'application de directives relatives à l'accès des personnes handicapées aux bateaux de passagers. La Communauté européenne a adopté deux directives qui comportent des dispositions régissant l'accès des personnes handicapées. La directive du Conseil 98/18/CE relative aux bateaux nationaux (maritimes) de transport de passagers exige des États membres qu'ils mettent en œuvre un plan d'action en vue d'appliquer les directives de l'OMI concernant les bateaux de transport de passagers d'ici le mois de mai 2005. La directive portant modification de la directive 82/714/CE concernant les bateaux de navigation intérieure contient des prescriptions concernant les secteurs des bateaux utilisés par les personnes à mobilité réduite. Comme il compte de nombreux bateaux dotés d'une double certification (navigation intérieure et navigation maritime), le Royaume-Uni s'efforcera de faire en sorte qu'un seul et même ensemble de directives s'applique à tous les petits bateaux de transport de passagers.
-