



Conseil économique et social

Distr. générale

11 juin 2021

Français

Original : anglais, français et russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Cinquante-neuvième session

Genève, 23–25 juin 2021

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Atelier sur la mise en place d'un cadre réglementaire international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable

Informations générales et propositions à débattre lors de l'atelier

Note du secrétariat*,**

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2021, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51).

2. Lors de sa cinquante-huitième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a décidé que le thème de sa cinquante-neuvième session serait le cadre réglementaire visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 81).

II. Historique

3. La Résolution ministérielle de 2017 sur le thème « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité » (ECE/TRANS/2017/2) a défini les grandes orientations des futurs travaux du Comité des transports intérieurs (CTI). La mission, le rôle et les objectifs du CTI ont été définis dans la stratégie du CTI à l'horizon 2030 (stratégie), adoptée lors de sa quatre-vingt-unième session (Genève, 19–22 février 2019).

* Le présent document est soumis après la date prévue pour que l'information la plus récente puisse y figurer.

** Le présent document n'a pas été revu par les services d'édition.

4. La mission du CTI est de contribuer à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et les États Membres de l'Organisation des Nations Unies (ONU) grâce au dialogue politique, à l'harmonisation des cadres réglementaires le cas échéant, à la promotion des nouvelles technologies, ainsi qu'à l'aide à l'amélioration la connectivité et à l'appui à la mise en œuvre des instruments juridiques.

5. Pour réaliser ces objectifs, le plan d'action qui fait partie de la stratégie prévoit de renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour :

- a) Les conventions relatives aux transports intérieurs ;
- b) La promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans les transports intérieurs ;
- c) Les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs ;
- d) La promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux.

6. Dans cette perspective, le CTI, en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs, assumera certaines fonctions essentielles, à savoir :

- La conduite du changement dans les transports intérieurs
- L'élaboration et la gestion d'instruments juridiques en matière de transport
- La promotion des adhésions et de la participation équitable, y compris en ce qui concerne les États non membres de la CEE.

7. Lors de sa quatre-vingt-deuxième session (Genève, 25–28 février 2020), le CTI s'est félicité des activités que menaient ses Groupes de travail pour mettre leurs travaux en concordance avec la stratégie. Il a aussi demandé au secrétariat d'établir, en étroite coopération avec les Groupes de travail et en consultation avec le Bureau, un rapport sur les activités entreprises par les Groupes de travail aux fins de cette mise en concordance et sur d'éventuelles activités futures, (ECE/TRANS/294, par. 19). Le secrétariat a établi le document sur la mise en œuvre de la stratégie en réponse à cette demande pour la quatre-vingt-troisième session du CTI (ECE/TRANS/2021/3). Il y fait le point, pour chaque tâche définie dans la stratégie et dans les décisions relatives à son adoption, sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie et sur les prochaines étapes. Il précise également les entités responsables de la mise en œuvre des prochaines étapes.

B. Groupe de travail des transports par voie navigable

8. La déclaration ministérielle de Wrocław intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée le 18 avril 2018, a établi les objectifs et les actions pour le secteur des transports par voie navigable pour la période à venir, et tous les pays ayant des intérêts dans le domaine du transport par voie navigable, ainsi que toutes les parties concernées ont été invités à mettre au point des plans d'action en vue de leur réalisation. Dans la déclaration, les ministres ont souligné l'importance des traités et accords bilatéraux et multilatéraux pour le développement du transport international et des systèmes de transport transfrontaliers. Cette déclaration ministérielle était étayée par la résolution n° 265 du CTI, dans laquelle tous les États membres de la CEE étaient invités à élaborer des plans d'action nationaux aux fins de la mise en œuvre des objectifs et mesures stratégiques énoncés dans la déclaration.

9. Le Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable, approuvé par le CTI lors de sa quatre-vingt-deuxième session, contient la recommandation n° 2 « Redoubler d'efforts pour mettre en place un cadre réglementaire solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable ». Il est souligné qu'il convient « d'œuvrer à renforcer l'efficacité des instruments contraignants et à faire augmenter le nombre des Parties contractantes, ainsi que de mettre à jour ces

instruments conformément à la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030. En outre, des efforts devraient être faits pour garantir que les instruments obligatoires n'entravent pas le développement de l'innovation, de la numérisation et de l'automatisation ».

10. Dans le cadre de cette recommandation, sept actions de la CEE ont été proposées, en particulier :

- Continuer de promouvoir les instruments internationaux dans le domaine la navigation intérieure qui relèvent de la compétence du CTI et inviter les pays qui ne disposent pas d'un cadre réglementaire suffisant dans le domaine du transport par voie navigable à les mettre en application
- Continuer de suivre et d'appuyer le processus de mise en œuvre des instruments internationaux qui relèvent de la compétence du Comité des transports intérieurs et intéressent la navigation intérieure et continuer de s'efforcer de les rendre plus efficaces et plus intéressants pour les autres États membres de la CEE ainsi que pour les États Membres de l'ONU
- En étroite collaboration avec les commissions fluviales, continuer de promouvoir le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et promouvoir également le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) en tant que point de départ à l'élaboration de règles normalisées et transparentes applicables à la navigation intérieure à l'échelle paneuropéenne et élaborer des mécanismes appropriés propres à assurer une mise à jour et un suivi rationnel et efficace de ses dispositions
- Appuyer tous les efforts visant à établir un cadre juridique paneuropéen régissant les éléments de droit privé liés à la navigation intérieure, tels que la mise en œuvre des conventions internationales en vigueur dans ce domaine
- Évaluer les éventuels instruments juridiques nouveaux susceptibles de faciliter la croissance et l'utilisation du transport par voie navigable, de la navigation de plaisance et du tourisme et améliorer la viabilité des transports.

11. Les actions proposées pour les voies navigables intérieures afin de renforcer le rôle du CTI en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions de transport intérieur comprennent :

- Continuer d'actualiser l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et les documents qui s'y rapportent afin de rendre cet instrument plus accessible et de favoriser sa ratification et les nouvelles adhésions
- Poursuivre les efforts visant à rendre plus efficaces et plus intéressants pour les autres États membres de la CEE et de l'ONU les instruments qui relèvent du CTI et qui concernent la navigation intérieure
- Veiller au maintien de la coopération avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) concernant l'actualisation du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), dans l'optique de faciliter l'intégration du transport par voie navigable dans le transport multimodal et les chaînes logistiques
- Evaluer quels éventuels instruments juridiques nouveaux seraient susceptibles de faciliter la croissance et l'utilisation du transport par voie navigable, de favoriser la navigation de plaisance et le tourisme, et d'améliorer la viabilité des transports.

12. Sur les cinquante-neuf conventions et accords internationaux relevant de la compétence du CTI, huit sont pertinents pour les activités du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) :

- Convention du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure (13 Parties contractantes)

- Convention du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (9 Parties contractantes)
- Convention du 15 février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (17 Parties contractantes)
- Convention du 1^{er} mars 1973 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) (n'est pas entrée en vigueur)
- Convention du 6 février 1976 relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) (n'est pas entrée en vigueur)
- Protocole du 5 juillet 1978 à la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN) (n'est pas entré en vigueur)
- Protocole du 5 juillet 1978 à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) (n'est pas entré en vigueur)
- Accord européen du 19 janvier 1996 sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (19 Parties contractantes).

III. Sujets de discussion pour l'atelier

13. Les sujets proposés pour la discussion lors de l'atelier sont les suivants :

- a) L'efficacité des conventions internationales relatives à la navigation intérieure et des résolutions de la CEE et les possibilités d'améliorer la promotion et le suivi de la mise en œuvre des instruments obligatoires ;
- b) La nécessité d'actualiser les instruments juridiques existants, comme le prévoit la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030 ;
- c) Les nouveaux instruments juridiques susceptibles de faciliter la croissance et l'utilisation du transport par voie navigable, de la navigation de plaisance et du tourisme et d'améliorer la viabilité des transports.

14. SC.3/WP.3 souhaitera peut-être examiner les moyens possibles d'évaluer et d'accroître l'efficacité des instruments juridiques existants, en particulier :

- La pertinence et le besoin d'améliorations ou de mises à jour
- Les lacunes identifiées
- L'extension du le champ d'application et de la couverture géographique
- Les questions liées au champ d'application qui devraient potentiellement être couvertes par d'autres conventions
- Les meilleures pratiques et les tendances du cadre juridique pour les autres modes de transport
- Les dispositions susceptibles d'entraver le développement de l'innovation, de la numérisation et de l'automatisation
- Les questions de mise en œuvre au niveau national.

15. Les participants souhaiteront peut-être examiner la nécessité d'évaluer les instruments obligatoires et les résolutions de la CEE en termes de résilience aux pandémies et aux situations d'urgence internationales et élaborer une approche possible.

16. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être discuter de la nécessité de nouveaux instruments juridiques et examiner les possibilités d'améliorer le statut juridique des résolutions relatives au transport par voie navigable, en particulier, le CEVNI, le SIGNI, la résolution n° 40, et d'améliorer le suivi de leur mise en œuvre.

17. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être formuler des recommandations, à l'intention du SC.3, sur la mise en œuvre de la stratégie et de la Recommandation n° 2 du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable.
