



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2004/20
29 mars 2004

FRANÇAIS
Original: 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

(Vingt-huitième session, 8-10 juin 2004,
point 8 de l'ordre du jour)

TRANSPORTS ET SÉCURITÉ

Communication des Gouvernements russe, slovaque et ukrainien,
ainsi que de la Commission du Danube

Note: À sa vingt-sixième session, le Groupe de travail a noté que les travaux visant à renforcer la sécurité de la navigation intérieure devraient être menés en étroite collaboration avec d'autres organismes intéressés, comme l'Union européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Les gouvernements, la Commission européenne et les commissions fluviales ont été invités à faire connaître leurs idées et propositions concrètes intéressant le mandat du Groupe de travail à ses sessions d'été, c'est-à-dire concernant un éventuel amendement du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) – visant par exemple à renforcer le régime d'accès aux bateaux, à créer un poste de responsable de la sécurité à bord de certains types de bateaux à passagers, etc. –, l'inclusion d'éventuelles dispositions relatives à la sécurité dans le futur service d'information fluviale (RIS) et l'élaboration des modifications correspondantes de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 9).

On trouvera ci-après quelques considérations des Gouvernements russe, slovaque et ukrainien ainsi que des renseignements de la Commission du Danube à ce sujet.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

1. Avec l'introduction du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), les autorités de la Fédération de Russie prennent les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité des bateaux et des équipements portuaires. Elles accordent une importance primordiale à l'application des prescriptions établies par le Code à bord des bateaux effectuant des voyages internationaux, ainsi que dans les ports assurant le chargement et le déchargement de bateaux de navigation internationale. On compte que ces bateaux et équipements seront entièrement conformes aux prescriptions du Code ISPS d'ici au 1^{er} juillet 2004.
2. Les organes législatifs ont commencé à préparer l'adoption de la loi fédérale relative à la sécurité des moyens de transport.
3. Des mesures complémentaires ont déjà été prises en vue de renforcer la sûreté d'ouvrages dont la destruction présenterait le plus grand danger pour la population (ouvrages hydrauliques).
4. Des travaux ont été entrepris en vue d'évaluer l'importance du risque existant à bord des bateaux de navigation intérieure. Ces travaux visent à repérer les bateaux et équipements les plus exposés du point de vue de la sécurité et à mettre sur pied les mesures nécessaires pour les protéger.
5. Il nous paraît indispensable que tous les gouvernements intéressés continuent de collaborer à des travaux coordonnés en vue d'assurer la sécurité des voies de navigation intérieure. En revanche, il nous semble prématuré de vouloir apporter des modifications à l'AGN et au CEVNI et nous estimons qu'il faut pour cela attendre l'achèvement des analyses faites en vue d'évaluer les risques existant à bord des bateaux de navigation intérieure et l'adoption des mesures nécessaires et suffisantes pour neutraliser ces risques.
6. En ce qui concerne les travaux à l'examen, il faut impérativement avoir à l'esprit qu'il est dangereux d'adopter des mesures inutilement strictes, qui seraient susceptibles d'entraver l'exploitation des bateaux de navigation intérieure à des fins économiques et l'organisation des transports fluviaux.

SLOVAQUIE

7. Nous proposons d'apporter une modification à l'article 1.04 («Devoir général de vigilance») du CEVNI (TRANS/SC.3/115/Rev.2). Il s'agirait de préciser le libellé de l'alinéa *d* du paragraphe 1, comme suit:

«d) De porter atteinte aux membres d'équipage et autres personnes se trouvant à bord du bateau ou des barges qui y sont attachées, aux équipements des ports ou des débarcadères, ainsi qu'à l'environnement.»

8. À notre sens, il est suffisamment tenu compte, dans les autres documents de la CEE-ONU, des exigences indiquées dans le rapport du Groupe de travail sur sa vingt-sixième session (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 9) concernant les questions de sécurité à bord des bateaux de navigation intérieure.

UKRAINE

9. La question de la sécurité à bord des bateaux est tout à fait d'actualité. Cela tient au fait que les armateurs réduisent les équipages au minimum, en conséquence de quoi l'accès de personnes étrangères au service n'est pas surveillé comme il le faudrait, non seulement dans les ports, lorsque les bateaux y stationnent, mais aussi pendant qu'ils naviguent. Le chef de bord ne peut pas à lui seul, du poste de gouverne, suivre les indications données par les instruments de navigation tout en surveillant visuellement toutes les parties du bateau, en particulier la nuit, situation qui est propice à l'abordage par des groupes de pirates. C'est arrivé dans le secteur yougoslave du Danube au moment de l'embargo, pendant lequel il y a eu vol et pillage des biens, agrès et appareils des bateaux de nombreuses compagnies de navigation.

10. Il conviendrait de renforcer le contrôle des mouvements de bateaux par la police et les autres autorités de surveillance et de mettre sur pied des services d'information fluviale appelés à être l'une des pièces maîtresses de la sécurité des bateaux.

11. Toutefois, il faudra auparavant équiper les bateaux de récepteurs GPS, de transpondeurs ou de sondes AIS (système d'identification automatique), afin de pouvoir reconnaître et suivre les bateaux, et assurer un service complet d'information fluviale sur toutes les voies de navigation intérieure de l'Europe, du nord à la mer Noire.

12. Le Groupe de travail pourrait parfaitement tenir compte de ces questions et d'autres encore qui sont liées à la sécurité à bord des bateaux, en vue d'apporter les modifications voulues au CEVNI.

COMMISSION DU DANUBE

13. Une réunion d'experts pour les questions techniques, convoquée par la Commission du Danube en novembre 2003, a jugé bon de proposer à cette dernière, à sa soixante-deuxième session, de confier au secrétariat de la Commission le soin de commencer à réunir et analyser des éléments d'information et des propositions concernant des questions liées à la sécurité à bord des bateaux.

14. Au cours de cette réunion, les délégations bulgare et slovaque ont émis l'avis qu'il serait nécessaire de prendre en considération les questions de sécurité lors de l'examen du point de savoir quel doit être l'équipage minimal des bateaux et quels systèmes d'information fluviale il convient d'adopter.
