



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-dix-huitième session**

Genève, 23-26 février 2016

Point 5 g) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques à caractère modal et thématique :**Transport par voie navigable****Proposition de stratégie que pourrait adopter le Comité
des transports intérieurs pour promouvoir le développement
des voies navigables****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note fournit un résumé des travaux entrepris par le Groupe de travail des transports par voie navigable pour réviser et actualiser sa stratégie afin de tenir compte des évolutions récentes et d'assouplir son fonctionnement. Les orientations futures des activités proposées sont conçues pour une part comme une poursuite du rôle traditionnel du SC.3 et pour une autre comme de nouvelles entreprises.

Le Comité souhaitera peut-être prendre note de son contenu et donner des orientations au Groupe de travail afin de faciliter l'accomplissement de ses tâches.

I. Introduction

1. Le présent document est fondé sur un document distribué par le secrétariat dans le cadre de ses travaux relatifs à une proposition de révision de la stratégie et du mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après Groupe de travail ou SC.3) prévue pour 2016.

2. À sa cinquante-neuvième session, tenue du 9 au 11 novembre 2015, le SC.3 a ouvert un débat sur la nécessité de revoir sa stratégie afin de tenir compte des faits nouveaux dans le secteur des transports par voie navigable et d'introduire davantage de souplesse dans son fonctionnement, et a demandé aux participants de fournir des commentaires sur le document daté de novembre 2015. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un rapport d'étape sur la révision de sa stratégie pour



la soixante-dix-huitième session du Comité, en vue d'en arrêter la version définitive à sa soixantième session (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 16 à 18).

3. Le présent document, qui constitue le rapport d'étape en question, reprend les sections de fond (sections II à IV), celle consacrée au rôle des transports par voie navigable dans le cadre des objectifs de développement durable (section V) et celle proposant un résumé des recommandations pour une nouvelle stratégie (section VI) telles qu'elles figurent dans le document daté de novembre 2015 afin que le Comité l'examine et fournisse des orientations. Étant donné que tous les commentaires n'ont pas été reçus avant l'achèvement du présent rapport, ils n'ont pas tous pu être intégrés dans une version actualisée du document daté de novembre 2015.

II. Résumé

4. La sous-estimation du transport par voie navigable et les conséquences de la crise économique en Europe ont une incidence sur les activités du SC.3 et de ses organes subsidiaires. Afin de prendre en compte les éléments nouveaux, y compris les difficultés, et d'assouplir le fonctionnement du SC.3, le secrétariat a cherché à procéder à une analyse de la situation actuelle et à assister les États membres et les autres principales parties prenantes dans leurs consultations afin de les aider à prendre une décision au sujet d'une nouvelle stratégie du SC.3 pour la période à venir.

5. Un bref bilan des activités du SC.3 et de ses organes subsidiaires et une analyse stratégique en termes de menaces, opportunités, forces et faiblesses (MOFF) font ressortir les points forts sur lesquels il est possible de fonder les travaux futurs et ainsi assurer la poursuite de la contribution du SC.3 à l'amélioration de la compétitivité du transport par voie navigable et ses contributions potentielles à la mise en œuvre des objectifs de développement durable récemment adoptés. Certaines orientations des activités futures proposées poursuivent le rôle traditionnel du SC.3, d'autres sont des entreprises relativement nouvelles, en particulier en ce qui concerne la concertation politique et le renforcement des capacités. Il est prévu de renforcer la coopération et les partenariats avec les principaux acteurs du secteur des transports par voie navigable.

6. Un examen du contexte dans lequel se trouvent les transports par voie navigable permet de mettre en évidence les problèmes et difficultés communs à ce secteur, à savoir notamment :

- L'intégration du transport par voie navigable dans les couloirs intermodaux et la nécessité d'améliorer les connexions multimodales;
- L'intégration de la planification avec d'autres secteurs et d'autres modes de transport;
- Le manque de soutien politique au niveau mondial à l'égard du transport par voie navigable, en raison de la nature locale de ce mode de transport et de l'absence de mesures coordonnées;
- L'insuffisance de la représentation dans les organes promouvant le transport multimodal et le manque de prise en considération du rôle du transport par voie navigable dans les débats concernant la logistique;
- La nécessité d'harmoniser les réglementations et les normes (y compris celles ayant trait à la sécurité, à l'environnement et aux aspects techniques) afin de garantir une bonne coordination des activités de transport par voie navigable d'un pays à l'autre;

- L'importance de garantir la rentabilité future des investissements nécessaires pour les infrastructures de transport par voie navigable;
- L'évolution et les innovations techniques;
- La réduction des incidences négatives sur l'environnement.

7. Au niveau paneuropéen, les stratégies nationales des États membres de la CEE visent à intégrer le transport par voie navigable dans le système des transports internationaux, à améliorer la qualité des services de transport, à développer les infrastructures, à réduire les incidences négatives sur l'environnement, à mettre en place des politiques d'innovation et à créer un climat favorable aux investissements. Cependant, il n'existe pas de politique coordonnée au niveau paneuropéen concernant le transport par voie navigable, alors qu'il s'agit d'une condition indispensable pour assurer la viabilité du secteur.

8. Les principales tâches du SC.3 sont les suivantes : administrer les conventions internationales relatives aux transports par voie navigable, jouer le rôle d'instance permettant d'échanger les expériences et les bonnes pratiques dans ce secteur, promouvoir le développement coordonné de l'infrastructure des voies navigables, élaborer des recommandations stratégiques pour un régime de navigation commun au niveau paneuropéen, et renforcer le cadre institutionnel et réglementaire de ce mode de transport. Les principaux résultats qu'il a obtenus peuvent être résumés comme suit :

- Les résolutions et recommandations de la CEE sont appliquées au niveau paneuropéen et sont intégrées dans les législations nationales;
- Le SC.3 a réalisé, gère et actualise plusieurs projets et documents importants dans le secteur du transport par voie navigable, notamment le Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (le Livre blanc), l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (le Livre bleu) et la base de données du Livre bleu, la Résolution n° 24 (« Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) »), la Résolution n° 49 (« Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E »), la Résolution n° 40 (« Certificat international de conducteur de bateau de plaisance »), la Résolution n° 69 (« Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite »), et les résolutions n° 48, 57, 58, 63, 79 et 80, relatives aux systèmes d'information fluviale;
- Le certificat international de conducteur de bateau de plaisance, délivré conformément à la Résolution n° 40, est reconnu par 20 États membres.

9. Par ailleurs, il est important de noter que :

- Les nouvelles tendances et les nouveaux défis à relever en ce qui concerne les transports par voie navigable imposent au SC.3 d'adopter de nouvelles méthodes de travail et de lancer de nouvelles initiatives;
- Certains projets ne sont pas intégralement réalisés et nécessitent de nouvelles recherches et de nouvelles activités;
- Le SC.3 doit faire appel dans ses travaux à de nouvelles méthodes et technologies;
- De nombreux États membres font partie d'organisations régionales d'intégration économique, mais seul le SC.3 couvre toute l'étendue géographique de la région de la CEE;
- Il est nécessaire de développer plus avant la coopération avec les principaux acteurs.

10. Les présentes considérations visant à établir une nouvelle stratégie en matière de transport par voie navigable s'appuient sur les quatre piliers centraux de nos activités : réglementation, analyse, renforcement des capacités et concertation politique.

11. En résumé, une nouvelle stratégie s'impose pour tenir compte des modifications de la situation du transport par voie navigable en Europe, dans la région de la CEE et au niveau mondial, et pour promouvoir l'intégration de ce mode de transport dans les chaînes intermodales et faciliter le développement durable du transport de fret et de passagers. Pour réaliser ces objectifs, il est indispensable de coordonner les politiques de transport, ce qu'il serait possible de faire au moyen de mécanismes paneuropéens de concertation politique, dans la mise en place desquels le SC.3 est bien placé pour jouer un rôle décisif. Par ailleurs, la promotion du transport par voie navigable peut aussi constituer un élément important de la mise en œuvre des objectifs de développement durable récemment adoptés par l'ONU.

III. Bilan des activités du Groupe de travail des transports par voie navigable et du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Aperçu historique

Création du SC.3

12. À sa seizième session, en 1956, le Comité des transports intérieurs a créé le Sous-Comité des transports par voie navigable, qui était principalement chargé d'examiner les questions concernant les transports par voie navigable (E/ECE/TRANS/497). La tâche principale du Sous-Comité était d'élaborer le texte de trois conventions internationales relatives aux transports par voie navigable. Par la suite, il a été transformé en Groupe de travail, mais l'acronyme SC.3 a été conservé inchangé [document informel ITC n° 16 (2009)]. Le SC.3 tient une session ordinaire par an.

Organes subsidiaires du SC.3

13. Depuis 1956, plusieurs organes subsidiaires du SC.3 ont été chargés de tâches particulières :

- Le Groupe de travail du droit fluvial (SC.3/WP.33), qui a existé de 1956 à 1974, puis a été rebaptisé Groupe d'experts du droit fluvial (SC.3/GE.33), lequel a été actif jusqu'en 1981; sa tâche principale portait sur les questions juridiques, en particulier l'élaboration de projets de conventions relatives aux transports par voie navigable;
- Le Groupe de travail du développement des voies navigables (SC.3/WP.34) a existé de 1960 à 1981; ses activités ont abouti à l'établissement de dispositions de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN);
- Le Groupe d'experts sur l'unification des prescriptions techniques relatives aux bateaux et des documents de bord (SC.3/GE.1) a existé de 1960 à 1988, date à laquelle il a été rebaptisé Groupe de travail sur l'unification des prescriptions techniques relatives aux bateaux et aux documents de bord (SC.3/WP.1); les activités du WP.1 ont porté sur les résolutions n^{os} 17, 21 et 25 et sur des questions connexes;

- Le Groupe d'experts pour l'unification des règles de route et de signalisation en navigation intérieure (SC.3/GE.2) a existé de 1960 à 1988, date à laquelle il a été rebaptisé Groupe de travail pour l'unification des règles de route et de signalisation en navigation intérieure (SC.3/WP.2). Les activités du SC.3/WP.2, qui portaient sur les règles de navigation et la signalisation des voies navigables, ont abouti à l'adoption du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), de la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) et de documents connexes;
- Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a été formé par la fusion du WP.1 et du WP.2 à la suite d'une décision du Comité des transports intérieurs. Ses sessions, dont la première s'est tenue en 1991, ont lieu deux fois par an;
- Le Groupe spécial d'experts sur l'infrastructure des voies navigables intérieures (AC.1) tenait une session par an dans les années 1990.

14. Actuellement, il existe un seul organe subsidiaire du SC.3, le SC.3/WP.3, qui se réunit deux fois par an pour débattre de sujets techniques et pour établir et approuver des projets de documents pour adoption par le SC.3. Plusieurs groupes d'experts ont été actifs entre 2000 et 2015 :

- Le Groupe d'experts volontaires chargé de la Résolution n° 61 de la CEE (« Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure »), créé en 1997;
- Le Groupe d'experts informel du CEVNI, créé au milieu des années 2000;
- Le Groupe d'experts chargé de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, créé en 2014;
- Le Groupe d'experts volontaires sur les obstacles législatifs, créé au milieu des années 2000;
- Le Groupe d'experts volontaires sur les goulets d'étranglement, qui a existé entre le début et le milieu des années 2000;
- Le Groupe d'experts volontaires sur la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau, chargé de la révision de la Résolution n° 31 (« 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 »), a existé de 2008 à 2009.

15. Les travaux de ces groupes d'experts ont abouti à l'établissement de conventions internationales, de résolutions de la CEE et d'accords relatifs aux transports par voie navigable, qui sont énumérés en détail ci-après.

Principaux objectifs et mandat du SC.3

16. Le principal objectif à long terme des activités du SC.3 est d'établir un régime juridique commun sur les voies navigables des États membres. Il comprend plusieurs tâches complémentaires : échange d'informations et établissement de rapports sur la situation du secteur; développement du réseau de voies navigables E et de ports E; élaboration et promotion de règles de navigation communes; uniformisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure; promotion du développement et de la normalisation des services d'information fluviale (en coopération avec des groupes internationaux d'experts de ces services); promotion de

la reconnaissance des certificats de conducteur de bateau délivrés par les États membres de la CEE sur l'ensemble des voies navigables européennes; mise en œuvre de normes pédagogiques communes; promotion de la navigation de plaisance et développement du réseau de voies navigables E pour les embarcations de plaisance; mise en œuvre et promotion de l'efficacité des instruments juridiques internationaux, y compris les services d'appui aux conventions internationales. Ces objectifs sont dûment indiqués et détaillés dans le mandat, les plans de travail et les programmes de travail du SC.3.

17. En vertu de son mandat, qu'il a adopté le 14 octobre 2011 et que le Comité des transports intérieurs a approuvé le 1^{er} mars 2012, le Groupe de travail doit :

- a) Organiser une concertation politique paneuropéenne sur les questions relatives aux transports par voie navigable;
- b) Promouvoir un développement coordonné de l'infrastructure des voies navigables;
- c) Formuler des prescriptions relatives à la sécurité et aux opérations dans le domaine de la navigation intérieure;
- d) Mettre en œuvre d'autres mesures visant à faciliter l'emploi du transport par voie navigable, telles qu'elles sont recommandées par la CEE dans le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe;
- e) Œuvrer à harmoniser le cadre juridique applicable aux transports internationaux par voie navigable;
- f) Mener d'autres activités liées à la coopération régionale et internationale ou dont la mise en œuvre est demandée par le Comité des transports intérieurs de la CEE.

Documents d'orientation

18. Les tâches et activités assignées au SC.3 sont examinées dans le Livre blanc de 1996 sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures (TRANS/SC.3/138) et dans le Livre blanc de 2011 sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe (ECE/TRANS/SC.3/189).

Résultats des activités du SC.3 et du SC.3/WP.3

19. Les principaux résultats des travaux du SC.3 consistent en :

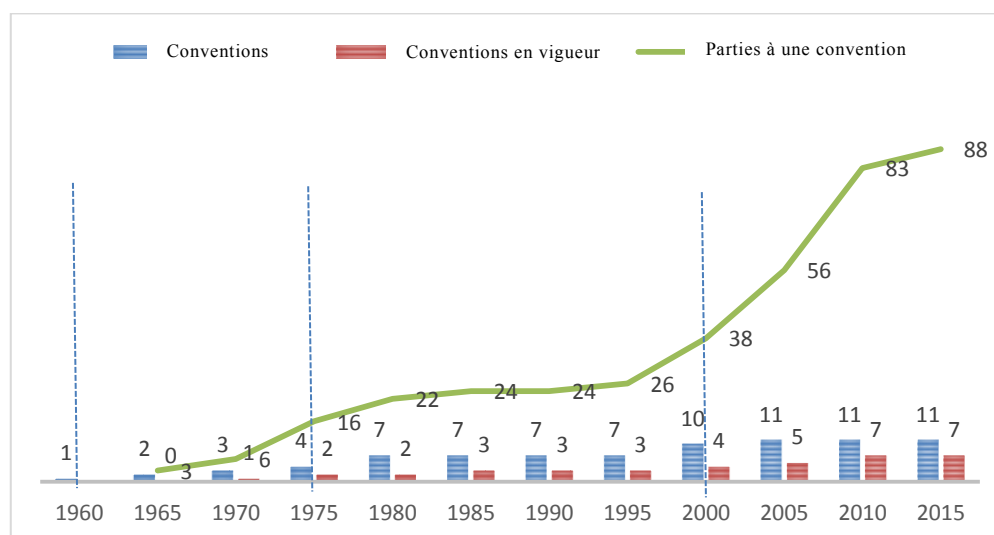
- Cinquante-huit conventions et accords internationaux relatifs aux transports, dont 12 sont administrés par le secrétariat du SC.3;
- Quatre-vingt-trois résolutions adoptées par le SC.3, y compris les documents originaux ainsi que leurs révisions et amendements. Les résolutions de la CEE, notamment les résolutions n^{os} 24 (CEVNI), 40 et 69 ainsi que les résolutions n^{os} 48, 57, 58, 63, 79 et 80 relatives aux services d'informations fluviales, sont appliquées par la majorité des États membres¹ et sont mentionnées dans les documents de l'Union européenne ainsi que dans ceux des commissions fluviales et des groupes d'experts internationaux des services d'information fluviale;
- La reconnaissance du certificat international de conducteur de bateau de plaisance délivré par les États membres conformément à la Résolution n^o 40.

¹ On trouvera des données récentes sur l'application des résolutions de la CEE dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/14.

20. Les activités du SC.3 et du SC.3/WP.3 pendant la période allant de 2002 à 2015 sont analysées ci-après. Au cours de cette période, le SC.3 a tenu 14 sessions plénières et une session extraordinaire qui a été principalement consacrée à l'adoption de la Résolution n° 61. Au cours de la même période, le SC.3/WP.3 a tenu 22 sessions, soit deux par an sauf lors des années 2005 et 2006 au cours de chacune desquelles n'a eu lieu qu'une seule session. Jusqu'à sa cinquante-huitième session, le SC.3 a adopté 83 résolutions.

Figure 1

Progrès réalisés dans la ratification des conventions administrées par le secrétariat du SC.3



21. Le nombre total de conventions internationales relatives à la navigation intérieure bénéficiant des services du secrétariat du SC.3 est indiqué sur la figure 1. L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) est inclus dans le décompte, quoique ses services d'appui soient assurés par le WP.15/AC.2 (Comité de sécurité de l'ADN); la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure y est également comptée, étant donné que la CEE a été l'un des organisateurs de la conférence diplomatique au cours de laquelle cette convention a été signée et que le secrétariat appuie sa mise en œuvre. Les données sont tirées du document ECE/TRANS/SC.3/2014/11. On peut diviser le graphique de la figure 1 en trois sections :

- La période allant de 1960 à 1975 marque le début des travaux conjoints avec plusieurs parties concernant des projets de conventions visant à remplacer les trois Conventions de 1930 (la Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes, la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure et la Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure), signées à la Conférence pour l'unification du droit fluvial (tenue à Genève en 1930) mais qui n'ont pas été ratifiées;
- La période allant de 1975 à 2000 a vu le début des travaux conjoints avec plusieurs parties concernant le nouvel ensemble de conventions et la création du SC.3/WP.3;

- La période courant depuis 2000 a été marquée par une forte activité; des changements politiques, l'adhésion de nouveaux États européens à l'Union européenne et la réorganisation d'États existants ont abouti à de nouveaux accords et conventions et à la création de la Commission internationale du bassin de la Save en 2005.
22. Parmi les aspects au sujet desquels il est possible d'apporter des améliorations, on peut citer les suivants :
- L'absence de nouveaux projets;
 - La faiblesse du taux de réponses des États membres aux questionnaires qui leur sont soumis avant les sessions;
 - L'insuffisance des échanges avec les autres groupes de travail de la CEE;
 - La faiblesse du nombre d'autres organisations internationales participant de manière permanente et avec efficacité aux activités des groupes de travail.

Administration des conventions internationales ayant trait au transport par voie navigable

23. Depuis la création du SC.3, cet objet a constitué une partie importante de son activité. Les conventions internationales ayant trait au transport par voie navigable sont les suivantes :

- La Convention de 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, qui compte 13 Parties contractantes;
- La Convention de 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, qui compte 9 Parties contractantes;
- La Convention de 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, qui compte 16 Parties contractantes;
- La Convention de 1973 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), qui n'est pas encore en vigueur;
- Le Protocole de 1978 à la Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), qui n'est pas encore en vigueur;
- La Convention de 1976 relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), qui n'est pas encore en vigueur;
- Le Protocole de 1978 à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), qui n'est pas encore en vigueur;
- L'Accord européen de 1996 sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), qui compte 18 Parties contractantes;
- Le Protocole de 1997 à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, qui compte 9 Parties contractantes;
- L'Accord européen de 2000 relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), qui compte 18 Parties contractantes; l'ADN est administré par la Réunion commune d'experts de la CEE et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) sur le

Règlement annexé à l'ADN (Comité de sécurité de l'ADN) et par le Comité d'administration de l'ADN, dont les services de secrétariat sont assurés par le secrétariat du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15);

- La Convention de Budapest de 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), qui compte 15 Parties contractantes.

24. À l'heure actuelle, l'ADN, dont les services d'appui sont assurés par le WP.15/AC.2 (Comité de sécurité de l'ADN) en collaboration avec le secrétariat de la CCNR, est le plus fructueux accord international dans le secteur du transport par voie navigable et un bon exemple d'une stratégie efficace, car la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses rend ses dispositions également applicables aux transports intérieurs au sein de l'Union européenne et de l'Espace économique européen. Le nombre de Parties contractantes a continuellement augmenté, mais le fait que sa portée soit limitée aux États membres de la CEE dont le territoire comprend des voies navigables intérieures [autres que celles formant un parcours côtier, qui font partie du réseau des voies navigables d'importance internationale tel que défini dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)] rend improbable une augmentation importante du nombre de Parties contractantes dans les années à venir.

Activités en cours

25. Le SC.3 suit de près l'évolution de l'état des conventions et accords internationaux concernant la navigation intérieure, qui constitue un point permanent de l'ordre du jour de ses sessions au titre du point plus général intitulé « Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure ».

26. Récemment, le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont envisagé un projet de résolution de la CEE fondé sur les Règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure. Les travaux sur ce projet sont restés en suspens depuis 2012, mais pourraient être revitalisés.

Évaluation

27. Dans le cadre de l'examen indépendant des activités de la CEE, le Bureau des services de contrôle interne (BSCI) de l'ONU a choisi d'établir deux études de cas sur les domaines de travail de la Division des transports durables de la CEE. Les transports par voie navigable sont l'un de ces domaines. L'évaluation est actuellement en cours et les résultats sont attendus en mars 2016.

IV. Contribution du SC.3 à la mise en œuvre des objectifs mondiaux de développement durable

28. Les activités du SC.3, qui font partie des activités de la CEE en faveur du développement durable en général et des transports durables en particulier, contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable. Le tableau 1 ci-dessous détaille les activités actuelles et futures du SC.3 et du SC.3/WP.3 visant à mettre en œuvre ces objectifs ainsi que la relation entre ceux-ci et les recommandations générales figurant dans le Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe.

Tableau 1
Le SC.3 et les objectifs mondiaux de développement durable (ODD)

<i>ODD</i>	<i>Recommandations générales</i>	<i>Activités du SC.3 et du SC.3/WP.3</i>
4, 8, 9 et 10	N° 5	<p>Élaboration de recommandations visant à établir au niveau paneuropéen des normes communes en matière de formation des équipages des bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'une méthode commune d'évaluation de leurs connaissances et de leur expérience; réalisation des conditions d'une reconnaissance de leurs diplômes professionnels au niveau paneuropéen; actualisation des recommandations de la CEE relatives aux conditions de travail des membres d'équipage; introduction de nouvelles technologies dans le processus de formation et d'évaluation; élaboration de recommandations relatives à la formation des équipages travaillant sur de nouveaux types de bateaux</p> <p>La plupart de ces questions sont intégrées à l'ordre du jour du Groupe international d'experts chargé de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de l'harmonisation des prescriptions en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.</p>
7 et 9	N°s 1, 2 et 3	<p>Prescriptions techniques applicables aux bateaux : élaboration de prescriptions applicables à de nouveaux types de bateaux (utilisant le GNL, l'énergie solaire ou des sources d'énergie combinées); introduction de technologies innovantes dans ce secteur; appui à de nouveaux plans de développement des infrastructures prenant en compte les nouveaux types de bateaux; promotion de la navigation fluviomaritime au moyen de l'actualisation des recommandations de la CEE pour le type de bateaux correspondant, y compris l'intégration des routes côtières dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale; promotion de la poursuite du développement des services d'information fluviale</p>
9 et 11	N°s 2, 3 et 7	<p>Élaboration de recommandations de la CEE relatives aux menues embarcations et bateaux de plaisance, aux bateaux utilisés dans les ports, en milieu urbain, pour les connexions intra-urbaines et suburbaines, et aux bateaux à passagers pour des excursions d'une journée; actualisation des prescriptions en matière de prévention de la pollution de l'environnement par les bateaux de navigation intérieure; promotion de la participation des États membres à des activités dans le cadre du projet ForFITS et de la mise en commun de leurs expériences lors des sessions du SC.3 et du SC.3/WP.3; suivi régulier de la mise en œuvre du CEVNI par les États membres</p>
8, 9, 10 et 11	N°s 1, 2, 4 et 7	<p>Réalisation de plans proposés par l'AGN visant à la poursuite du développement des couloirs de transport; poursuite de l'intégration des transports par voie navigable dans des chaînes intermodales sûres afin de garantir aux États membres de la CEE des opportunités actualisées et égales pour tous</p>

<i>ODD</i>	<i>Recommandations générales</i>	<i>Activités du SC.3 et du SC.3/WP.3</i>
13 et 14	N° 6	Poursuite de l'élaboration et de l'actualisation de dispositions visant à prévenir la pollution de l'environnement par les bateaux, notamment en matière de collecte et de traitement des eaux contenant des hydrocarbures et de transport et de traitement des marchandises dangereuses par bateaux de navigation intérieure et dans les ports, ou visant à prévenir la pollution des eaux par les eaux usées et les déchets provenant des bateaux, la pollution de l'air par les émissions des moteurs, la pollution sonore, la pollution électromagnétique, etc.; prise en considération du changement climatique et de son incidence sur le transport par voie navigable dans le cadre des activités futures du SC.3
16 et 17	N° 7	Poursuite des travaux visant à établir un régime juridique commun, analyse des obstacles législatifs qui s'y opposent et formulation de propositions visant à harmoniser le cadre institutionnel et réglementaire au niveau paneuropéen; poursuite des consultations avec l'Union européenne, les commissions fluviales, les États membres et les autres acteurs du secteur; suivi des conventions internationales ayant trait au transport par voie navigable et promotion de leur mise en œuvre dans la région de la CEE et au-delà; poursuite des travaux visant à renforcer l'application des recommandations de la CEE (CEVNI, Résolution n° 61, etc.)
17	Toutes les recommandations générales	Appui à l'échange d'expériences et de bonnes pratiques en tenant un rôle d'instance représentative et sans exclusive; fourniture de conseils sur les moyens de relever les défis en matière de développement des transports par voie navigable; conduite et promotion d'études sur la situation et les tendances de la navigation intérieure en vue de fournir aux gouvernements des renseignements et données de base actualisés concernant les transports par voie navigable; poursuite des travaux sur les documents d'orientation (livres blancs, inventaires des obstacles, etc.) relatifs au transport par voie navigable en vue d'informer le public sur les avantages de ce mode de transport et les problèmes qui se posent concernant son développement; organisation d'une conférence internationale sur les questions de transport par voie navigable et exécution de son suivi afin d'impliquer de nouveaux pays, les commissions fluviales et d'autres acteurs dans la coopération sur les questions ayant trait aux transports par voie navigable

V. Analyse MOFF des activités du SC.3 et du SC.3/WP.3

29. L'analyse en termes de menaces, d'opportunités, de forces et de faiblesses (MOFF) des activités du SC.3 et du SC.3/WP.3 figure dans le tableau 2 ci-après.

Tableau 2
Analyse MOFF des activités du SC.3 et du SC.3/WP.3

<i>Forces</i>	<i>Faiblesses</i>
<p>S1 Bon accès à l'information grâce à la soumission régulière par les États membres de données sur la situation courante du secteur</p> <p>S2 Richesse de l'histoire et du contexte favorisant la mise en œuvre des bonnes pratiques et des leçons tirées des expériences passées</p> <p>S3 Conventions internationales dont les services d'appui sont fournis par la CEE</p> <p>S4 Apports des partenaires stratégiques, notamment l'Union européenne (UE) et les commissions fluviales</p> <p>S5 Diversité des États membres, qui est source de bonnes pratiques et rend nécessaire d'harmoniser les prescriptions pour établir des normes et recommandations efficaces</p>	<p>W1 Limitation des ressources pour réaliser des projets, rendant impossible de faire appel à des sous-traitants</p> <p>W2 Relative faiblesse du nombre d'États membres participant en permanence aux sessions</p> <p>W3 Coopération minimale avec les autres groupes de travail de la CEE créant un risque de doublonnage des travaux et rendant impossible de partager les expériences et connaissances respectives et de parvenir à une synergie</p> <p>W4 Faiblesse de la participation du secrétariat de la CEE aux manifestations internationales (sessions des commissions fluviales, réunions de groupes d'experts, colloques et conférences internationaux), en raison d'un manque de financement et de personnel</p> <p>W5 Absence d'une base permanente pour la coopération avec l'Union européenne expliquant le doublonnage des travaux, l'absence d'une position harmonisée concernant certains aspects des travaux du SC.3 et l'existence de points de l'ordre du jour en suspens</p>
<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>
<p>O1 Projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA) : analyser la composante transport par voie navigable, mettre en commun les expériences des États membres, éventuellement étendre les instruments juridiques de la CEE aux États membres participant au projet</p> <p>O2 Gérer les ressources en matière d'information sur toutes les questions relatives aux transports par voie navigable recueillies auprès des États membres et des commissions fluviales</p> <p>O3 Mieux intégrer le potentiel des États membres</p> <p>O4 Mener des activités visant à créer un marché commun entre l'UE et l'Union économique eurasiennne</p> <p>O5 Élaborer un plan détaillé de mise en œuvre des objectifs de développement durable et réviser le programme de travail</p> <p>O6 Organiser la conférence internationale prévue qui devrait rassembler tous les États possédant des voies navigables</p> <p>O7 Mettre en œuvre à l'échelle paneuropéenne la base de données sur les bateaux et les coques</p> <p>O8 Mise en œuvre des technologies de l'information pour les publications de la CEE</p>	<p>T1 Duplication des travaux pouvant conduire à une diminution de l'importance des documents de la CEE</p> <p>T2 Manque d'intérêt des États membres pour les questions ayant trait à des fins locales ou régionales</p> <p>T3 Concurrence éventuelle avec d'autres organismes et associations du secteur des transports par voie navigable</p>

VI. Points à examiner en vue de réviser et développer la stratégie pour les activités relatives aux transports par voie navigable

30. L'examen des activités passées du SC.3 confirme que celui-ci a :
- Contribué au développement des transports par voie navigable au niveau paneuropéen et, à l'occasion, jusqu'en Asie centrale et en Amérique du Nord;
 - Joué un rôle fédérateur et intégrateur entre les différents bassins fluviaux;
 - Contribué à élaborer et développé une architecture réglementaire et institutionnelle paneuropéenne applicable à la navigation intérieure;
 - Produit des résultats tangibles depuis sa création.
31. Toutefois, l'examen a aussi montré que l'évolution récente de la situation nécessitait d'évaluer le rôle du Groupe de travail. Une division du travail plus structurée, d'un commun accord, entre les différents acteurs de la navigation intérieure peut également être nécessaire afin de gérer des ressources peu abondantes et de garantir les effets de synergie de la collaboration interinstitutions. Une autre aspiration bien connue de la CEE est celle de devenir le centre d'une base de données paneuropéenne sur les bateaux et les coques, à condition que soit trouvé un financement extrabudgétaire. Les attentes des gouvernements et des autres acteurs majeurs concernant le rôle futur du SC.3 doivent être précisées. D'éventuelles nouvelles orientations des activités du SC.3 pourraient même justifier une réforme complète de son mode de fonctionnement et une révision de son plan de travail. Des changements à moyen et long termes nécessiteraient un examen minutieux et des débats approfondis.
32. Dans le même temps, en se fondant sur son mandat, le SC.3 pourrait, dans les années à venir, poursuivre ses activités en cours en leur accordant plus d'attention et entreprendre des activités nouvelles déjà planifiées.
33. Le tableau ci-dessous présente les recommandations relatives à une nouvelle stratégie du Groupe de travail.

Tableau 3

Recommandations relatives à une nouvelle stratégie du SC.3

<i>Activité</i>	<i>Contenu</i>
Activité 1. Poursuite des travaux relatifs à une concertation politique paneuropéenne sur les questions liées aux transports par voie navigable (domaines : concertation politique, analyse et renforcement des capacités) Activité permanente	1.1 Poursuite des travaux relatifs aux recommandations stratégiques du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe : <ul style="list-style-type: none"> a) Établissement d'un rapport sur l'état de la mise en œuvre des recommandations du Livre blanc (pour la soixante-dix-huitième session du Comité des transports intérieurs); Un aperçu fourni dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/1 a été approuvé par le SC.3 à sa cinquante-neuvième session; <ul style="list-style-type: none"> b) Recensement des tâches non encore effectuées et intégration de celles-ci dans un programme de travail actualisé pour le prochain exercice biennal; En se fondant sur l'alinéa a) ci-dessus, actualiser régulièrement le programme de travail du SC.3 et les critères de l'évaluation biennale;

Activité	Contenu
	<p>c) Établissement de projets de nouvelles recommandations stratégiques pour la prochaine édition du Livre blanc en se fondant sur une analyse de la mise en œuvre des recommandations des deux éditions précédentes et sur les commentaires des États membres, des commissions fluviales et des autres acteurs concernés.</p> <p>La prochaine édition du Livre blanc devrait être publiée en 2022 ou 2023, mais une actualisation de la présente édition pourrait être publiée en 2016 ainsi qu'un examen analytique des transports par voie navigable dans la région de la CEE réalisé en collaboration avec les commissions fluviales.</p> <p>1.2 Fourniture d'informations sur les questions relatives aux transports par voie navigable :</p> <p>a) Collecte régulière, auprès des États membres et des commissions fluviales, d'informations sur toutes les questions en matière de transport par voie navigable intéressant les acteurs concernés.</p> <p>1.3 Organisation, lors des sessions du SC.3, d'ateliers sur des questions importantes, notamment les projets de développement des infrastructures, les nouvelles tendances et les réalisations dans le secteur des transports par voie navigable.</p>
<p>Activité 2. Promotion d'un développement coordonné de l'infrastructure des voies navigables (domaines : réglementation et renforcement des capacités) Activité permanente</p>	<p>2.1 Administration de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) :</p> <p>a) Poursuite du suivi de la mise en œuvre de l'AGN et examen des éventuels amendements à y apporter;</p> <p>b) Lancement d'invitations aux États membres et autres acteurs à organiser des projets d'infrastructure et à y participer, et à présenter les résultats de leurs travaux de recherche lors des sessions du SC.3 et du SC.3/WP.3;</p> <p>c) Poursuit de l'extension de l'AGN aux routes côtières et aux ports en coopération avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).</p> <p>Le débat concernant la question de savoir quelles routes côtières intégrer dans l'AGN pourrait être mené par le SC.3 et le SC.3/WP.3 compte tenu des nouveaux types de navires fluviomaritimes proposés en 1999 par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales.</p> <p>2.2 Entretien des voies navigables : tenir les États membres informés des progrès réalisés par l'Union européenne (UE) dans la réalisation du projet NAIADES II :</p> <p>a) Lancement d'une invitation au Groupe d'experts de l'entretien des voies navigables de l'UE à assister à une session du SC.3;</p> <p>b) Organisation d'un atelier en vue de partager les bonnes pratiques dans ce domaine.</p>

Activité	Contenu
	<p>2.3 Poursuite des révisions régulières du Livre bleu et de la Résolution n° 49.</p> <p>La prochaine révision du Livre bleu est prévue pour 2016. Afin de faciliter les travaux futurs, le SC.3 pourrait continuer de suivre la réalisation des projets d'infrastructure et le secrétariat pourrait communiquer avec les entités concernées pour informer le SC.3 et le SC.3/WP.3 des projets et réalisations actuels.</p>
<p>Activité 3. Formulation de prescriptions relatives à la sécurité et aux opérations en matière de navigation intérieure (domaines : réglementation et renforcement des capacités) Activité permanente</p>	<p>3.1 Harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux :</p> <p>a) Poursuite des travaux d'actualisation des résolutions n^{os} 61 et 69 de la CEE, en particulier publication d'une nouvelle édition de la Résolution n° 61 prenant en compte les amendements approuvés par le SC.3;</p> <p>Les travaux se poursuivront sur la possibilité de mettre en place des prescriptions concernant de nouveaux types de bateaux, des mesures visant à ce que la flotte respecte mieux l'environnement ou à introduire des technologies nouvelles et des normes ayant trait à la modernisation du matériel, notamment le matériel relatif aux services d'information fluviale.</p> <p>Les travaux se poursuivront sur l'élaboration de prescriptions relatives aux bateaux fluvio-maritimes.</p> <p>Il sera proposé aux États membres de réviser l'appendice 1 à la Résolution n° 61 (Liste des voies de navigation intérieure européennes regroupées géographiquement) en fonction de la situation actuelle, des progrès réalisés dans les projets d'infrastructure, etc.</p> <p>b) Collecte d'informations et examen de la possibilité d'élaborer des recommandations de la CEE relatives à la modernisation et la rénovation de la flotte fluviale; éventuellement, organiser un atelier sur cette question;</p> <p>c) Organisation d'ateliers et lancement d'invitations aux États membres et aux représentants de l'industrie à débattre des travaux de recherche et développement et des innovations dans le secteur des transports par voie navigable;</p> <p>d) Échange de bonnes pratiques, par exemple en invitant l'Union européenne à faire connaître les résultats de sa politique d'innovation NAIADES II lors des sessions du SC.3.</p> <p>3.2 Poursuite des travaux sur les règles de navigation :</p> <p>a) Poursuite des travaux sur le CEVNI :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Collecte de renseignements et actualisation du document sur la mise en œuvre du CEVNI; • Poursuite du suivi de la mise en œuvre de la cinquième révision du CEVNI;

Activité	Contenu
	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche de partenaires pour établir le texte allemand du CEVNI; offre de coopération sur cette question à la Commission centrale pour la navigation du Rhin et à la Commission du Danube; <p>b) Poursuite des travaux sur la signalisation et le balisage des voies navigables :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualisation du document intitulé « Signalisation des voies de navigation intérieure » (SIGNI); • Examen de la nécessité d'actualiser les Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables; • Établissement d'une base de données de la signalisation utilisée par les pays de la CEE en matière de navigation intérieure; <p>c) Organisation d'un atelier sur le développement des activités ayant trait à la sécurité de la navigation intérieure.</p> <p>3.3 Poursuite des travaux sur les dispositions à prendre pour relever les défis en matière de respect de l'environnement et d'empreinte carbone :</p> <p>a) Écologisation de la flotte, échange d'expériences pertinentes dans ce domaine avec l'Union européenne et les commissions fluviales;</p> <p>b) Actualisation des dispositions existantes ou mise en place de nouvelles dispositions relatives au renforcement de la protection contre la pollution émise par les navires, y compris tous les types de déchets, le bruit et autres types de polluants;</p> <p>c) Engagement d'une concertation relative aux incidences du changement climatique sur les transports par voie navigable.</p> <p>3.4 Ouverture d'un débat sur l'utilisation de formats électroniques pour les documents des bateaux.</p> <p>3.5 Poursuite de la concertation sur la base de données européenne des bateaux et des coques en vue de l'appliquer au niveau paneuropéen.</p> <p>3.6 Poursuite des travaux sur la publication de cartes des voies navigables européennes et création éventuelle de cartes interactives.</p> <p>3.7 Élaboration d'une vidéo sur le CEVNI montrant son importance et son incidence sur la sécurité de la navigation.</p>
<p>Activité 4. Harmonisation du cadre juridique applicable aux transports internationaux par voie navigable (domaines : réglementation et renforcement des capacités) Activité permanente</p>	<p>4.1 Promotion de la mise en œuvre des conventions de la CEE concernant la navigation intérieure et évaluation des instruments juridiques pertinents en vue de réfléchir à l'actualisation de ceux qui sont devenus obsolètes :</p> <p>a) Conduite d'une analyse de la mise en œuvre des conventions en vigueur par les Parties contractantes;</p> <p>b) Collecte de renseignements sur l'application des conventions au niveau national;</p>

Activité	Contenu
	<p>c) Poursuite des travaux relatifs aux conventions qui ne sont pas encore en vigueur.</p> <p>Le résultat éventuel pourrait être la facilitation de l'utilisation des conventions internationales comme instruments de travail et l'augmentation du nombre de Parties contractantes.</p> <p>4.2 Poursuite des travaux visant à éliminer les obstacles législatifs dans le secteur des transports par voie navigable.</p> <p>Le SC.3 pourrait revenir sur les conclusions du Groupe d'experts sur les obstacles législatifs en vue de :</p> <p>a) L'actualisation de ces conclusions;</p> <p>b) L'élaboration de propositions pour la prochaine révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe.</p> <p>4.3 Poursuite des travaux sur un projet de règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure.</p> <p>4.4 Renforcement de la coopération avec la Hongrie et les commissions fluviales en vue de promouvoir la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI).</p>
<p>Activité 5. Transports par voie navigable et sécurité (domaines : concertation politique et réglementation) Activité permanente</p>	<p>5.1 Poursuite de l'examen de mesures de sécurité visant à améliorer la sûreté des transports intérieurs suite à la décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 91).</p> <p>5.2 Mise en commun des bonnes pratiques pertinentes avec d'autres modes de transport.</p>
<p>Activité 6. Reconnaissance des certificats et normes pédagogiques concernant la navigation intérieure. S'attaquer aux problèmes posés par le marché du travail (domaines : réglementation et renforcement des capacités) Activité permanente</p>	<p>6.1 Facilitation des travaux visant à formuler des recommandations relatives à l'établissement de principes communs pour la formation des équipages : réalisation des tâches proposées par le Groupe international d'experts chargé de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.</p> <p>6.2 Échange d'expériences en matière d'utilisation des nouvelles technologies dans le processus de formation.</p> <p>6.3 Mise en commun des expériences des États membres et des commissions fluviales dans ce domaine.</p>
<p>Activité 7. Conférence internationale de haut niveau sur la navigation intérieure Manifestation ponctuelle, possibilité d'un suivi</p>	<p>7.1 Organisation d'une conférence internationale sur les questions de transport par voie navigable, qui se tiendrait en 2016 ou en 2017.</p> <p>Le Livre blanc de la CEE a prévu l'organisation d'une conférence internationale de haut niveau à laquelle participeraient tous les pays possédant des voies navigables intérieures.</p>

Activité	Contenu
	<p>Compte tenu du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et des objectifs de développement durable, cette conférence mondiale pourrait avoir pour objectif de sensibiliser l'opinion mondiale à l'importance de la navigation intérieure. Par conséquent, le thème principal de la conférence internationale de haut niveau pourrait être « Tâches et défis en navigation intérieure pour mettre en œuvre les objectifs de développement durable ». Cela pourrait notamment comprendre des questions d'intérêt commun et des défis à relever au niveau mondial tels que les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manières possibles de renforcer la position des transports par voie navigable au niveau mondial; • Nécessité d'harmoniser les normes (y compris en matière de sécurité, de respect de l'environnement et d'aspects techniques) afin de garantir une bonne coordination des activités de transport par voie navigable entre les pays; • Développement technologique et innovations; • Incidences du changement climatique sur la navigation intérieure. <p>Un résultat possible de la conférence pourrait être un plan d'action fondé sur les décisions et conclusions convenues par les participants.</p> <p>7.2 Mise en œuvre d'un suivi de la conférence et soumission d'un nouveau plan d'action pour le SC.3 et le SC.3/WP.3.</p> <p>7.3 Examen de la meilleure façon de faire concourir les travaux du SC.3 à la réalisation des objectifs de développement durable.</p> <p>7.4 Promotion des résultats des travaux récents d'autres organes et organismes internationaux présentant un intérêt pour le SC.3 et lancement d'invitations à ces organes et organismes à assister à des sessions du SC.3.</p>
<p>Activité 8. Examen des aspects des activités des autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs intéressant les transports par voie navigable Activité relativement nouvelle</p>	<p>8.1 Renforcement de la coopération avec d'autres groupes de travail de la CEE, en particulier le WP.5, le WP.24 et le WP.30.</p> <p>8.2 Renforcement de la coopération avec le projet de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (LTEA) et accord en vue d'activités communes.</p> <p>8.3 Consolidation de la coopération avec l'Union économique eurasiennne.</p> <p>8.4 En particulier, élaboration de méthodes statistiques pertinentes pour le suivi de la mise en œuvre des objectifs de développement durable et coopération avec le WP.6.</p>
<p>Activité 9. Promotion des services d'information fluviale et de l'utilisation des technologies de l'information dans le cadre de la navigation intérieure (domaine : réglementation)</p>	<p>9.1 Poursuite de la coopération avec des groupes internationaux d'experts sur les thèmes suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Actualisation des résolutions n^{os} 48, 57, 58, 63, 79 et 80 de la CEE; b) Actualisation des annexes aux résolutions n^{os} 48 et 80; c) Collecte, auprès des États membres, d'informations sur la mise en œuvre de ces résolutions et les innovations pertinentes.

<i>Activité</i>	<i>Contenu</i>
<p>Il est proposé de faire des questions relatives aux services d'information fluviale un point distinct de l'ordre du jour, conformément à la Recommandation générale n° 3 du Livre blanc</p>	<p>9.2 Engagement d'un dialogue direct avec les autres entités compétentes, par exemple le Comité de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (Comité RAINWAT) ou l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritime et fluvial (AIPCN).</p> <p>9.3 Poursuite de la coopération avec l'Union européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin sur l'harmonisation et l'actualisation en temps opportun des documents relatifs aux services d'information fluviale qu'elles gèrent et à ceux qui sont gérés par la CEE.</p>
<p>Activité 10. Renforcement de la coopération dans des domaines spécifiques avec l'Union européenne, les commissions fluviales et d'autres acteurs (domaine : concertation politique) Activité permanente</p>	<p>10.1 Coopération avec l'Union européenne (UE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Poursuite de la concertation avec la Direction générale de la mobilité et des transports sur des questions d'intérêt commun; b) Participation régulière aux réunions respectives des uns et des autres; c) Établissement d'un mécanisme viable pour les consultations entre le SC.3/WP.3 et l'UE lors de l'élaboration et de la révision des normes techniques. <p>10.2 Renforcement de la coopération avec les commissions fluviales :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Participation aux sessions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et de la Commission du Danube; b) Poursuite de la coopération et étude d'éventuelles nouvelles activités d'intérêt commun. <p>10.3 Établissement ou poursuite de la coopération avec des organisations intergouvernementales et non gouvernementales en vue de coordonner les politiques et activités relatives aux transports par voie navigable.</p> <p>10.4 Examen de la possibilité de contacts directs avec les sociétés de classification qui élaborent et gèrent les règlements applicables aux bateaux de navigation intérieure et fluviomaritime.</p> <p>10.5 Examen de la possibilité d'un renforcement de la collaboration avec les sociétés de classification.</p>
<p>Activité 11. Navigation de plaisance (domaines : réglementation et renforcement des capacités) Activité permanente</p>	<p>11.1 Promotion de la reconnaissance du certificat international de conducteur de bateau de plaisance :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Collecte de renseignements sur les conditions d'accès posées par les administrations nationales aux conducteurs de bateaux de plaisance possédant un certificat international de conducteur de bateau de plaisance valide; b) Amélioration des Directives par des précisions relatives aux conducteurs de bateaux de plaisance;

<i>Activité</i>	<i>Contenu</i>
	<p>c) Examen d'une éventuelle actualisation du certificat international de conducteur de bateau de plaisance au moyen de l'ajout de nouveaux types de bateaux à la Résolution n° 52.</p> <p>11.2 Actualisation régulière de la carte des voies navigables européennes pour la navigation de plaisance.</p> <p>11.3 Promotion du développement de la navigation de plaisance en Europe; peut-être, réaliser une carte indiquant les lieux intéressant les touristes (en collaboration avec l'UNESCO et les centres internationaux et culturels).</p>
<p>Activité 12. Travaux préparatoires pour le sixième anniversaire du SC.3 Activité permanente</p>	<p>12.1 Établissement d'un bilan des principales réalisations du SC.3 pour sa sixième session.</p> <p>12.2 Renforcement de la visibilité du SC.3.</p>
<p>Activité 13. Atténuation du changement climatique et adaptation à ses effets (domaines : concertation politique et analyse) Activité nouvelle</p>	<p>13.1 En collaboration avec le WP.5 et le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recensement des points critiques, à savoir les lieux les plus vulnérables du réseau de grandes voies navigables d'importance internationale du point de vue de l'adaptation au changement climatique; • Examen des utilisations possibles de l'outil ForFITS pour définir des politiques d'atténuation du changement climatique en ce qui concerne la navigation intérieure en général.

VII. Orientations à donner par le Comité des transports intérieurs et prochaines étapes

34. Les informations fournies dans le présent document représentent une première étape de l'élaboration d'une stratégie concernant les transports par voie navigable. Afin de rendre cette stratégie concrète et fonctionnelle, le Comité des transports intérieurs souhaitera peut-être examiner le contenu du présent document, en débattre et donner des orientations pour la stratégie future du SC.3, l'objectif étant d'arrêter la future stratégie à la prochaine session du SC.3, qui doit se tenir en novembre 2016, pour adoption éventuelle à la session du Comité prévue en février 2017.