



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

Genève, 3–5 novembre 2021

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Situation actuelle et tendances des transports par voie navigable :**Répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la navigation
intérieure et renforcement de la résilience face aux situations
d'urgence internationales****Modifications aux conventions et accords internationaux
relatifs au transport par voie navigable et aux résolutions de
la Commission économique pour l'Europe visant à renforcer
la résilience aux pandémies et situations similaires**

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 soixante-quatrième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a jugé souhaitable de procéder à une évaluation des conventions et accords internationaux relevant de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et des résolutions de la CEE dans le domaine du transport par voie navigable du point de vue de la préparation aux pandémies et situations similaires (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 17).

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

II. Mesures exceptionnelles en réponse à la pandémie de COVID-19 et enseignements tirés

3. Sur la base des informations transmises par les États membres et les commissions fluviales (ECE/TRANS/SC.3/2020/2), les mesures exceptionnelles mises en œuvre dans le secteur en réponse à la pandémie de COVID-19 ont été les suivantes :

- Élaboration de plans d'urgence en cas de pandémie et d'autres mesures pour assurer la bonne organisation du travail en situation de pandémie
- Mesures spéciales de sécurité et de protection de la santé pour le personnel des voies navigables, les équipages et les passagers des bateaux de navigation intérieure
- Validité et renouvellement des certificats et attestations des membres d'équipage, des attestations d'expert, des certificats d'agrément et des certificats d'agrément provisoires délivrés au titre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN), des livrets de service, des livres de bord et des documents de bord
- Facilitation de la mobilité des membres d'équipage pour leur permettre d'effectuer le trajet direct de leur lieu de résidence au port d'embarquement et du port de débarquement à leur lieu de résidence et modalités particulières de remplacement des membres d'équipage
- Mesures spéciales concernant les opérations de chargement et de déchargement des cargaisons, le ravitaillement en carburant, l'approvisionnement en eau et en denrées alimentaires et la réparation des bateaux
- Mesures visant à assurer la sécurité du fonctionnement des ponts, des écluses et des autres ouvrages permanents de voies navigables et bon fonctionnement des services d'information fluviale (SIF)
- Suspension de la navigation à passagers et de la navigation de plaisance, mesures spéciales pour les bateaux à passagers effectuant des croisières internationales, élaboration de plans d'exploitation des bateaux à passagers et autres mesures.

4. Parmi les enseignements tirés ont été mentionnés :

- La nécessité d'une consultation transfrontière efficace concernant l'introduction de mesures pratiques afin d'assurer la continuité de la navigation transfrontière, telles que de dispositions transitoires relatives à la certification du personnel et des bateaux, aux heures de fonctionnement des écluses et des ponts mobiles et à d'autres aspects pertinents
- La nécessité d'adapter les pratiques existantes pour réagir efficacement aux catastrophes naturelles afin de prévenir leur propagation, leur impact et leurs conséquences
- La mise en place de plateformes de communication permettant de réunir les acteurs de l'économie, les services d'infrastructure, les usagers des transports et d'autres acteurs importants
- La nécessité d'améliorer la coordination entre les pays et les autorités nationales de transport, de collecter davantage d'informations et d'améliorer la coordination et la coopération au niveau international.

5. Le SC.3 souhaitera peut-être examiner les propositions suivantes concernant d'éventuelles modifications des conventions, des accords relatifs au transport par voie navigable et des résolutions du SC.3 visant à renforcer la résilience du secteur aux situations de pandémie et à assurer une réponse efficace aux situations de pandémie, la continuité de la navigation et de la sécurité des équipages et des passagers, sur la base des mesures exceptionnelles mises en œuvre par les États membres et des enseignements tirés.

III. Modifications éventuelles des conventions et accords internationaux relevant de la compétence de la Commission économique pour l'Europe relatifs au transport par voie navigable

A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale

6. L'annexe III de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) établit des critères opérationnels pour les voies navigables E pour pouvoir permettre au transport international de fonctionner de manière fiable. Conformément à l'annexe, la circulation devrait être assurée pendant toute la période de navigation, à l'exception des interruptions suivantes :

a) Les interruptions dues à des phénomènes naturels tels que gel, inondations, etc., qui devraient être limitées au strict minimum grâce à des mesures techniques et organisationnelles appropriées ;

b) Les interruptions pour cause d'entretien régulier des écluses et des autres ouvrages hydrauliques devrait être limitées au strict minimum. En cas de défaillance imprévue d'une écluse ou d'autres ouvrages hydrauliques, ou dans d'autres cas de force majeure, il faudra s'efforcer de limiter au strict minimum la durée des interruptions en prenant toutes les mesures appropriées pour remédier à cette situation.

7. Par conséquent, les interruptions de navigation dues à des pandémies ne sont pas spécifiquement traitées dans l'AGN et les mesures visant à remédier à la situation peuvent échapper au contrôle des parties contractantes. Le SC.3 souhaitera peut-être examiner les propositions suivantes à l'annexe III concernant les critères opérationnels pour les voies navigables E :

a) Sous-paragraphe v) *modifier comme suit* :

Les horaires de fonctionnement des écluses, des ponts mobiles et des autres ouvrages d'infrastructure doivent être tels que la navigation soit assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre les jours ouvrables, pour autant que cela soit économiquement faisable. Des exceptions peuvent être admises dans certains cas particuliers pour des raisons organisationnelles et/ou techniques **ou dans des circonstances exceptionnelles dues à des pandémies et autres catastrophes naturelles**. Des horaires de fonctionnement raisonnables doivent également être assurés pour permettre la navigation les jours fériés et en fin de semaine.

b) *Ajouter un nouveau sous- paragraphe vi) comme suit* :

Les interruptions dues à des pandémies et des autres catastrophes naturelles. La durée des interruptions doit être aussi limitée que possible et des mesures opportunes doivent être prises pour atténuer leurs impacts et empêcher leur propagation et leurs conséquences.

8. Le SC.3 souhaitera peut-être également examiner la proposition suivante concernant les caractéristiques techniques et d'exploitation des ports E :

Ajouter un nouveau sous-paragraphe ix) comme suit :

En cas de pandémie et autres catastrophes naturelles, il devrait assurer les opérations de chargement et de déchargement des cargaisons, le ravitaillement en carburant, l'approvisionnement en eau et en denrées alimentaires et d'autres opérations essentielles à la continuité de la navigation.

B. Autres conventions et accords

9. La Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure ne sont pas directement liées à des circonstances particulières dues à la situation de pandémie.

IV. Modifications éventuelles des résolutions adoptées par le Groupe de travail des transports par voie navigable

10. La résolution n° 21, révision 2, « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » (ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1) a établi des considérations générales de politique de prévention de la pollution et des recommandations pour le contrôle de la pollution des eaux intérieures. L'annexe à la résolution pourrait être complétée par des recommandations visant à garantir la disponibilité de stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux sur le réseau voies navigables E en cas de pandémie. Par ailleurs, la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux figurant en appendice pourrait inclure des dispositions générales de sécurité et/ou des instructions spécifiques pour les conducteurs de bateaux en cas de pandémie.

11. Dans le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), les dispositions spéciales pourraient être introduites dans a) l'article 1.22, qui contient des dispositions relatives aux prescriptions de caractère temporaire édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation, et b) le chapitre 7 Règles de stationnement, au cas où les principes généraux de stationnement ne peuvent être pleinement appliqués ou l'application de certains panneaux de navigation est restreinte.

12. Le SC.3 souhaitera peut-être ajouter des dispositions spéciales relatives à la sécurité des équipages, du personnel de bord et des passagers à la résolution n° 61, Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure. Cette question pourrait être approfondie par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure.
