

**Conseil économique et social**

Distr. générale
4 août 2010

Original: français

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

Genève, 13–15 octobre 2010

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Échange d'informations sur les mesures visant à promouvoir les transports par voie navigable**Les mesures visant à promouvoir les transports par voie navigables effectuées par les commissions fluviales****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. Afin de promouvoir les activités des commissions fluviales dans la région de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) ainsi que faciliter la coordination et la coopération entre les commissions et le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) le secrétariat présente ci-dessous un rapport succinct sur le travail et les objectifs réalisés par les commissions fluviales, tels que présentés lors de leurs dernières séances plénières en 2010.

2. Le présent rapport a été établi en coopération étroite avec les secrétariats de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission de Danube (CD), la Commission de la Moselle (CM) et la Commission internationale du bassin de la Save (CS).

II. Commission centrale pour la navigation du Rhin

3. La CCNR a tenu sa dernière session plénière le 2 juin 2010. Sous la présidence de la délégation belge, la CCNR a examiné diverses questions concernant l'amélioration des conditions de la navigation rhénane et, notamment, la situation économique de la navigation rhénane, l'introduction du Système d'identification automatique (l'AIS) Intérieur sur le Rhin et le guide relatif au chargement et au déchargement de bateaux-citernes (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)). La session plénière a également adopté le Rapport biennal 2008/2009 de la CCNR qui présente des progrès réalisés sur de nombreux plans, tels que protection du climat et

changement climatique, protection de l'environnement, adaptation permanente des prescriptions pour la navigation rhénane, le renforcement de la coopération internationale et l'amélioration de la communication de la CCNR avec son environnement. Les activités pertinentes de la CCNR sont décrites dans les paragraphes suivants.

4. Dans le domaine réglementaire, la CCNR a poursuivi le travail de réorganisation de ses règlements en établissant un rythme biennal de modification des règlements et l'articulation future des règlements en quatre blocs (prescriptions relatives aux bateaux, dispositions relatives au personnel, règles de circulation, transport de matières dangereuses). La CCNR a également poursuivi son objectif d'harmonisation européenne, pour renforcer la correspondance entre les dispositions rhénanes et les dispositions émanant d'autres instances:

a) S'agissant des prescriptions techniques des bateaux, la période 2008–2009 a été marquée par la résolution portant sur la reconnaissance des certificats communautaires et par l'extension aux Etats non membres de l'UE des mécanismes de suivi relatifs à l'application de ces prescriptions. Ces prescriptions sont gérées par un groupe de travail commun de la CCNR et l'UE (le *Joint Working Group (JWG)*) ;

b) Pour ce qui est des règles relatives au transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure, la CCNR a décidé en 2009 de substituer à compter du 1er janvier 2011 l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) au Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) sous réserve de quelques mesures d'adaptation. La CCNR ne renonce pas pour autant à son implication dans ce domaine, puisque son secrétariat joue un rôle important dans le secrétariat de l'Accord ADN et dans la gestion de cet Accord. Le comité compétent de la CCNR continuera à veiller à coordonner l'action des Etats membres de la CCNR dans ce domaine;

c) Pour le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), la CCNR s'est associée durant les deux années écoulées au travail de révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en vue de faire de celui-ci un document commun à l'ensemble des voies navigables européennes. Ce travail a abouti à un nouveau texte du CEVNI, lequel ne peut cependant encore être regardé que comme une étape. Le travail devra se poursuivre pour rapprocher encore davantage les règles de police puis pour définir une présentation formelle qui pourra être rendue applicable sur toutes les voies navigables par les autorités compétentes.

5. Dans le domaine des règles concernant le personnel de la navigation intérieure, d'importants progrès ont également été effectués dans le sens d'une harmonisation. La CCNR a adopté un nouveau règlement relatif au personnel, qui entrera en vigueur le 1er juillet 2011. Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin («RPN») intègre toute la réglementation rhénane existante consacrée au personnel de la navigation, jusqu'alors contenue dans trois supports réglementaires, à savoir : le Règlement des patentes du Rhin, le Règlement relatif au personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers et le chapitre 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. L'essentiel des règles reste toutefois inchangé, le nouveau règlement n'étant qu'une réorganisation réglementaire visant à simplifier la lecture de la réglementation rhénane. La CCNR et son Secrétariat ont également participé aux travaux de l'Union Européenne en ce qui concerne l'analyse des qualifications nécessaires dans la navigation intérieure et les modalités de leur acquisition dans le cadre du projet PLATINA. De plus, les certificats de conduite nationaux d'un certain nombre d'Etats ont été reconnus comme valables sur le Rhin (Allemagne, Belgique, Hongrie, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie). Ce processus de contrôle va être poursuivi en vue d'une reconnaissance réciproque des certificats de conduite sur une base étendue. Une démarche analogue a été entreprise en matière de livrets de service au cours de la période 2008–2009.

6. La CCNR a également continué son travail sur la modernisation et simplification de ses règlements, tels que les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, les matières dangereuses ; les mesures de police et les services d'informations fluviales. Elle a poursuivi ses efforts pour réduire les contraintes administratives, en définissant, notamment, des règles simples et rapides pour la mise en œuvre de la clause de sauvegarde prévue au chapitre 24 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. D'autres réflexions sont en cours pour réduire certaines exigences jugées trop bureaucratiques.

7. En ce qui concerne la protection de l'environnement et le changement climatique, la CCNR a offert, lors de son Congrès de juin 2009 sur le thème «Navigation rhénane et changement climatique – défis et chance», une plateforme de discussion entre responsables politique, experts scientifiques, acteurs économiques et les administrations. La CCNR a également participé au débat sur les futures valeurs limites pour les moteurs de bateaux qui a eu lieu dans le cadre des travaux de révision de la directive communautaire concernée. En matière de gestion des déchets provenant de la navigation intérieure, la période 2008–2009 a constitué l'étape finale conduisant le 1er novembre 2009 à l'entrée en vigueur de la Convention de 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. La CCNR s'est aussi engagée pour une réduction de la teneur en soufre dans les carburants utilisés en navigation intérieure et s'est préoccupée de la pollution du Rhin par des produits chimiques (MTBE). Enfin, diverses initiatives ont été prévues par la CCNR pour le respect de l'environnement au niveau de l'infrastructure navigable. La CCNR participe par ailleurs à des groupes de travail de la Commission européenne (CE) ayant pour objectif de concilier protection de l'environnement et navigation intérieure.

8. Au plan économique, selon le rapport de la CCNR, la période biennale 2008–2009 a été marquée par l'arrivée de la crise en 2009, faisant suite à une année 2008 encore remarquablement bonne. De plus, les travaux d'observation de l'évolution des flottes effectués par la CCNR ont mis en évidence les risques de déséquilibre structurel entre l'offre et la demande pour une durée prolongée suite à la mise en chantier et l'arrivée sur le marché d'un nombre trop important de nouveaux bateaux. Durant cette période biennale, la CCNR a également engagé avec la CE un deuxième contrat triennal en vue du développement d'un instrument d'observation du marché. Grâce aux ressources mises ainsi en commun, cet instrument a pu être perfectionné et étendu à de nouveaux domaines d'observation. En particulier, les travaux ont concerné des questions telles que l'analyse de l'évolution des coûts d'exploitation, le marché du travail dans la navigation intérieure, le thème des bateaux de faible dimension, les tendances dans le domaine de la logistique. Le travail d'analyse et de perspective élaboré dans ce cadre a notamment permis d'établir la situation à l'automne 2009, et de donner des prévisions pour 2010 afin de fournir des éléments d'appréciation à la CE et à la profession pour qualifier la situation économique au regard des instruments réglementaires et des mécanismes à mettre éventuellement en œuvre.

9. Durant l'année 2008, la CCNR a pu prendre acte des mesures intervenues pour améliorer les conditions de navigation. Dans ce domaine, de nombreuses actions sont à signaler : l'actualisation des tableaux de tirants d'air des ponts ; la préparation d'un rapport sur les aires de stationnement ; le développement et l'introduction d'un système international d'alerte et de communication en cas d'avaries graves ; la table ronde organisée en commun avec la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) sur les bonnes pratiques en matière de modifications hydromorphologiques ; une réunion sur l'utilisation et la disponibilité des écluses du Rhin supérieur ; l'observation de la mise en œuvre de la directive cadre-eau de l'UE au regard des aspects qui peuvent concerner la navigation ; la préparation d'un rapport sur l'état des lieux et l'analyse des restrictions à la navigation due à des événements divers (festivités, accidents, etc.) et la mise à jour des

exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin.

10. Dans le domaine juridique, durant la période 2008–2009, deux sujets ont plus particulièrement donné lieu à des travaux : la révision de la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) et le projet d'attestation de batelier. En ce qui concerne la révision de la CLNI, plusieurs réunions préparatoires à la tenue d'une conférence diplomatique ont eu lieu avec la participation de divers Etats observateurs et il est désormais envisagé de tenir une conférence diplomatique en 2011. Plusieurs réunions ont été également consacrées à la création d'une attestation de personnel navigant afin de faciliter, pour les ressortissants d'Etats tiers à l'EU employés dans la navigation intérieure, l'exercice transfrontalier de leur activité.

11. Quant aux services d'information fluviale (SIF), après de nombreuses difficultés, les prescriptions relatives à la communication des annonces par voie électronique prévue par la résolution 2007–II–20 ont pu être, définitivement en application, à compter du 1er janvier 2010. Un guide pour le suivi et le repérage en navigation intérieure a été réalisé et édité en septembre 2009. Il a également été procédé à l'actualisation des guides existants pour le système de visualisation des cartes électroniques et d'information pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur), les avis à la batellerie et les annonces électroniques en navigation intérieure. Durant la période 2008–2009, les travaux se sont poursuivis de manière intensive sur la mise au point d'un guide de bonnes pratiques relatif au traitement de produits pétroliers et chimiques à l'interface bateau-terre (ISGINTT).

12. En ce qui concerne la coopération internationale, la CCNR a poursuivi de manière intensive ses contacts avec la CE afin de trouver les voies d'une coopération renforcée. Une telle coopération institutionnelle a pu être mise sur pied en ce qui concerne l'observation du marché et le suivi des prescriptions techniques de bateaux (avec le groupe JWG). Les discussions se poursuivent pour prolonger dans le temps et étendre à de nouveaux domaines cette coopération. La CCNR veille aussi à apporter son concours aux initiatives de la CEE-ONU. Elle s'est investie fortement dans le travail de révision du CEVNI. La CCNR a également conclu un arrangement administratif avec la CM, en lui reconnaissant le statut d'organisation observatrice. La CCNR a poursuivi les échanges traditionnels avec la CD. Dans le domaine du traitement des déchets, la CCNR a donné son appui au projet de Gestion des déchets pour la navigation intérieure sur le Danube (Waste Management for Inland Navigation on the Danube (WANDA)), géré par Via-donau et visant la préparation d'un réseau de réception des déchets le long du Danube. La CCNR a également maintenu et renforcé sa coopération avec la CIPR, l'Association internationale de navigation (PIANC), la plate-forme PLATINA et le Luxembourg auquel elle a reconnu le statut d'Etat observateur. Les échanges ont été étroits avec plusieurs autres Etats non membres dans le cadre du processus de reconnaissance des titres de conduite émis par les Etats (Hongrie, République tchèque, Roumanie et Slovaquie).

II. Commission de Danube

13. La dernière (soixante-quatorzième) session plénière de la CD a eu lieu du 8 au 9 juin 2010.

14. Le rapport du Directeur général sur l'accomplissement du Plan de travail de la CD pour la période du 29 mai 2009 jusqu'à sa soixante-quatorzième session en mai 2010, met en avant un nombre d'activités de la CD qui représentent un intérêt particulier pour le SC.3.

15. Au niveau des questions de la politique nautique, la CD a approuvé lors de sa soixante-quatorzième session un nombre de propositions de la CD à l'intention de la CE en liaison avec l'élaboration de la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube.

Ces propositions incluent, *inter alia*, les sections traitant du développement du marché, de l'infrastructure, de la flotte et de la protection de l'environnement des «Principales directions de la politique nautique sur le Danube» et le Plan d'interaction de la CD avec la CE en matière de conception d'une «Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube». Par sa décision CD/SES 74/21, La CD a aussi accordé les pleins pouvoirs au Président de la CD pour signer au nom de la CD le «Mémorandum d'accord en matière de partenariat sectoriel entre la CD et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire».

16. En ce qui concerne les questions nautiques :

a) La CD a activement participé aux travaux portant sur l'harmonisation des règles de la navigation sur les voies d'eau européennes qui ont abouti à la révision du CEVNI en 2009. La CD continuera de participer au groupe informel de la CEE-ONU dont le but est de pouvoir réagir rapidement à de nouveaux changements éventuels des règles européennes de navigation;

b) La CD a créé un groupe de rédaction pour actualiser les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) conformément à la révision 4 du CEVNI. Le groupe de travail pour les questions techniques de la CD en avril 2010 a approuvé le contenu et la forme des chapitres 1 à 10 des nouvelles DFND préparés par le groupe de rédaction. Pour vérifier le texte final du projet des chapitres 1 à 10 ainsi que des projets d'annexes aux DFND, la deuxième réunion du groupe de rédaction se tiendra en septembre 2010;

c) Par sa Décision CD/SES 73/18, la CD a approuvé le projet de «Règles de la surveillance fluviale applicables au Danube»;

d) Par sa Décision CD/SES 73/18, la CD a approuvé le projet d'«Indicateur kilométrique du Danube» ;

e) Par sa Décision CD/SES 72/9, la CD a approuvé le projet de «Carte générale du Danube» qui fut publiée par la suite en 2009;

f) Par sa Décision CD/SES 73/9 la CD a adopté une décision concernant le perfectionnement des travaux en ce qui concerne les Services d'information fluviale ;

g) Par sa Décision CD/SES 73/18, la CD a approuvé la «Norme de qualité pour l'enregistrement numérique des données lors de l'exécution de levés du lit du Danube» ;

h) La CD a également considéré lors de sa soixante-quatorzième un projet de «Recommandations relatives à l'organisation de la formation professionnelle des bateliers» et un projet de «Recommandations relatives aux certificats de conducteur de bateau d'un moyen de transport de navigation intérieure sur le Danube».

17. En ce qui concerne les questions techniques, y compris les questions de radio-communication :

a) Par sa Décision CD/SES 73/18, la CD a approuvé le nouveau texte des «Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure» en y faisant insérer l'Appendice 2 : «Modèle de certificat pour les bateaux de navigation intérieure». La session a chargé le groupe de travail pour les questions techniques de finaliser la section 2-7 «Numéro européen unique d'identification» compte tenu du règlement en la matière de l'Organisation maritime internationale.

b) Par sa décision CD/SES 74/14, la CD a approuvé la nouvelle version du «Modèle de livret de service» à titre d'Appendice 5 aux «Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure» ;

c) Par sa décision CD/SES 74/15, la CD a adopté les «Instructions de la CD concernant la délivrance aux membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure du livret de service et son utilisation» ;

d) Par sa décision CD/SES 74/19, La CD a approuvé la version actualisée du document «Terminologie et définitions utilisées par la CD lors du recueil et du traitement des données statistiques».

18. Le groupe de travail pour les questions techniques de la CD étudie actuellement une série des questions portant sur l'exploitation et l'écologie du Danube, et, notamment:

a) La mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et des amendements au Règlement ADN ;

b) La mise à jour du document «Catalogue de questions et matrices pour l'examen d'experts» dans le cadre de la CEE-ONU;

c) La participation des pays danubiens concernés au projet WANDA visant à la préparation d'un réseau de réception des déchets le long du Danube ;

d) La question de l'influence de la navigation intérieure sur les changements climatiques et la pollution de l'air.

19. En ce qui concerne les questions économiques et statistiques, sur la base des données statistiques des pays membres de la CD, des publications d'organisations internationales, des médias et d'Internet, le secrétariat de la CD a préparé le «Rapport sur la situation économique de la navigation danubienne en 2007» et l'«Information sur les flux de marchandises sur le Rhin, le Main, le canal Main-Danube, le Danube et le canal Danube-Mer Noire en 2007». Les travaux de préparation du «Rapport sur la situation économique de la navigation danubienne en 2008» sur la base des données statistiques des pays membres, à l'exception de la Roumanie, touchent à leur fin.

III. Commission de la Moselle

20. La dernière séance plénière de la CM s'est tenue le 8 juin 2010 sous la présidence de la délégation luxembourgeoise. Conformément au mandat de la CM, la session a porté sur les activités de la CM dont le but est de promouvoir les intérêts de la navigation sur la Moselle internationale comprise sur le tronçon entre Coblenze et Thionville et de maintenir son taux de rendement au plus haut degré possible.

21. Ainsi, en 2009, la CM a apporté des amendements au Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM) afin de s'adapter aux nouvelles situations et aspects en navigation intérieure et ainsi offrir les meilleures conditions au trafic fluvial. Un des changements les plus significatifs est d'avoir permis, à partir du 1 janvier 2010, aux bateaux allant jusqu'à 135 mètres de naviguer sur la Moselle sans avoir besoin d'autorisation spéciale. De plus, le RPNM a été modifié afin d'atteindre une plus grande harmonisation avec les dispositions valables sur le Rhin (notamment, en ce qui concerne les références aux normes européennes et les dispositions valables pour les appareils radar), de préciser le texte de certaines dispositions (concernant les croisements et dépassements sur des secteurs délimités et les signaux devant être affichés au cours d'un croisement ou d'un dépassement) et d'ajouter de nouveaux panneaux indicatifs et des désignations des ports d'attache de nouveaux Etats membres de l'Union Européenne (UE). Par ailleurs, comme à partir de 2011 le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin sera remplacé par l'Accord Européen relatif au transport international de marchandises

dangereuses par voie de navigation intérieure, La CM a décidé d'appliquer à partir du 1er janvier 2011 les règles de l'ADN sur la Moselle.

22. En s'appuyant sur son expérience dans le domaine de régulation de la navigation intérieure, la CM, en coopération avec la CCNR, a apporté une contribution significative à la révision du CEVNI. Les experts de la CCNR et de la CM ont tenu plusieurs réunions pour comparer leurs positions et donner un avis commun quant aux amendements proposés par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure de la CEE-ONU. Une partie significative des propositions communes de la CCNR et la CM a été retenue par le groupe de travail de la CEE-ONU et fait actuellement partie de la quatrième édition révisée du CEVNI, approuvée lors de la cinquante-troisième session du SC.3 en Novembre 2009. En 2010–2011, les comités compétents de la CCNR et la CM s'associeront à nouveau pour décider des conséquences de la révision du CEVNI sur les règlements de police appliqués sur le Rhin et la Moselle. Le but de la révision du CEVNI étant d'harmoniser les différents règlements de police existants sur les voies d'eau, il faudra engager une réflexion sur la manière dont on peut adapter le RPNM et le RPNR selon la numérotation et les réglementations du CEVNI.

23. Conformément à son mandat, la CM a fixé également les périodes de fermeture des écluses (la période de chômage) en 2009 pour permettre aux administrations nationales compétentes de vérifier l'état et, le cas échéant, de réparer les écluses mosellanes qui sont ouvertes 24/24 h à la navigation. Les périodes de fermetures sont d'ores et déjà fixées jusqu'à 2019 et sont disponibles sur le site Internet de la CM ou sur demande auprès du secrétariat de la CM.

24. Afin d'assurer la sûreté de la navigation, le Secrétariat de la CM recueille également de la part des Services de la Navigation allemand, français et luxembourgeois tous les avis à la batellerie concernant la Moselle et les transmet aux instances mosellanes qui ne sont pas l'auteur de l'avis original. Depuis avril 2010 ces avis sont disponibles en français et en allemand sur le site Internet de la CM. Sur la base de ces avis, le Secrétariat fait un inventaire des interruptions à la navigation dues à des réparations, accidents, etc. et qui se sont produites hors périodes de chômage officiellement fixées par la CM.

25. En exerçant sa compétence pour la définition du tarif des péages sur la Moselle, la CM a effectué une comparaison directe entre les taux moyens des péages par classes de marchandises sur le Neckar, le Main et le canal Main-Danube avec ceux appliqués sur la Moselle, afin d'évaluer si le tarif des péages sur la Moselle doit être modifié ou non. Etant donné le résultat de cette étude et en tenant compte de la situation économique actuelle, la CM a décidé de ne pas changer les taux de péages sur la Moselle en 2009 et en 2010.

26. En ce qui concerne la navigabilité de la Moselle, un arrangement administratif réglant les questions liées aux travaux d'entretien, de renouvellement et d'exploitation du môle et du mur en rive droite dans le secteur du barrage d'Apach, est venu compléter la décision prise par la CM en 2008. La gestion du môle et du mur, qui se situent dans la zone frontalière franco-germano-luxembourgeoise, a été traitée par le biais de cet arrangement administratif, et non par une décision de la CM, pour des raisons de souveraineté d'Etat et en raison de la situation géographique particulière dans laquelle se situent le môle et le mur par rapport au reste de l'ouvrage.

27. Le secrétariat de la CM réunit également les données sur le trafic de la Moselle qui sont fournies sur un plan national par les administrations des trois Etats riverains mosellans. L'information la plus récente se trouve dans le rapport annuel de la CM et met en avant les répercussions négatives de la crise économique et des conditions climatiques défavorables en 2009 sur le trafic des marchandises. Le rapport constate, cependant, une légère amélioration dès le dernier trimestre 2009. Cette hausse s'est d'ailleurs perpétuée dans les premiers mois de l'année 2010.

28. Dans le domaine de la coopération internationale, la CM a signé en septembre 2008 un arrangement de coopération avec la CCNR par lequel les deux institutions s'accordent un statut d'observateur l'un vis-à-vis de l'autre. De facto, la CM s'est déjà associée à un nombre d'activités de la CCNR, notamment, en ce qui concerne la révision précitée du CEVNI, l'élaboration des publications sur l'observation du marché de la navigation intérieure dans l'UE et le travail sur un nouveau document de batelier permettant de régler les questions liées à la circulation du personnel navigant sur le Rhin. La CM a également participé aux événements organisés par la CCNR sur la thématique environnementale, tels que le Congrès de juin 2009 sur «Navigation rhénane et changement climatique : défi et opportunités» et le colloque international sur le thème «Mode de transport écologique : navigation propre». En 2009, la CM a également signé un accord de coopération avec les Commissions Internationales pour la Protection de la Moselle et de la Sarre (CIPMS).

29. La CM est également représentée dans les programmes pertinents de l'UE. Elle fait notamment partie du Comité Directeur du projet PLATINA dont le rôle est d'analyser et de commenter les propositions de projets présentées dans le cadre du programme d'action NAIADES pour la promotion de la navigation intérieure en Europe. La CM prévoit d'élargir sa participation au projet en 2010–2011.

30. Tous les documents, qu'il s'agisse de chômage, de la version amendée du RPNM ou du Tarif des Péages pour la Moselle, se trouvent sur le site Internet de la CM sous la rubrique «Publications : Documents de référence». Le rapport annuel du Secrétariat regroupant des informations sur les activités de la CM et les chiffres sur le trafic de la Moselle en 2009 et pour le 1er trimestre 2010 est également disponible sur sa page internet.

IV. Commission internationale du bassin de la Save

31. Les tâches générales de la CS sont déterminées dans l'annexe I de l'Accord-cadre international sur le bassin de la Save (Framework Agreement on the Sava River Basin (FASRB)).

32. Le dernier rapport d'activité portant sur la période du 1er avril 2009 au 31 mars 2010 met en avant une intensification des activités de la CS et des progrès accomplis sur les axes principaux de son travail, et, notamment :

- L'établissement d'un régime international de navigation sur le fleuve de Save et ses tributaires navigables ;
- L'établissement de la gestion durable des ressources de l'eau ; et
- La prévention et la limitation des inondations, sécheresse, glace et accidents et de leurs conséquences négatives.

33. L'établissement d'un régime international de navigation étant un domaine d'intérêt particulier pour le SC.3, une information détaillée sur cet aspect du travail de la CS est présentée dans les paragraphes suivants. L'information sur les deux autres axes de travail est disponible dans le Rapport annuel de la CS pour la période du 1 avril 2009 au 31 mars 2010.

34. Dans le domaine de navigation, le travail de la CS a porté, en grande partie, sur la réhabilitation et le développement de la navigation sur la Save. En même temps, la CS a continué son travail sur la mise en œuvre de ses règlements concernant les règles de la navigation, les prescriptions techniques pour les bateaux, le transport de marchandises dangereuses.

35. En matière de sécurité de la navigation, la CS a concentré ses activités sur l'unification des règles de navigation au niveau européen et la mise à niveau du Règlement sur la navigation dans le bassin de la Save adoptées par décision No.30/07. Le travail sur

l'unification des règles de navigation au niveau européen, effectué par les représentants de la CEE-ONU, la CCNR, la CD ainsi que le Gouvernement de l'Autriche, a eu pour résultat l'adoption du nouveau texte du CEVNI. Il est à noter que certains éléments du règlement sur la navigation dans le bassin de la Save ont été intégrés dans le nouveau CEVNI. De plus, un Groupe d'experts permanent de la CS travaille sur les amendements au règlement sur la navigation et sur un chapitre spécial sur les règles spécifiques pour les secteurs de Belgrade et de Haute-Sava élaboré en coopération avec les ports de Belgrade et de Sisak. Les amendements au règlement devraient entrer en vigueur au cours de l'année 2010. Parmi les autres instruments élaborés pour assurer la sécurité de la navigation, on peut également citer le manuel sur le service radiotéléphonique dans le bassin de la Sava, les règles de la définition des ports et des abris d'hivernage, les chartes électroniques de la navigation, le manuel du conducteur et l'album des ponts sur la Save.

36. En matière de standards techniques, le secrétariat a élaboré les projets des prescriptions techniques pour les bateaux navigants sur la Sava, ainsi que des règles sur l'application de l'Accord ADN. Ces projets sont actuellement au stade de traduction dans les langues officielles de la CS avant d'être soumis pour examen aux gouvernements. L'adoption de ces règles est particulièrement importante étant donné la moyenne d'âge très élevée des bateaux navigant sur la Sava et le développement des opérations de transport des marchandises dangereuses.

37. En ce qui concerne la prévention de la pollution des eaux par la navigation intérieure, un protocole spécial sur ce sujet a été signé par les parties au FASRB en 2009. La CS a également pris part au projet WANDA sur la gestion des déchets de la navigation intérieure sur le Danube.

38. Dans le domaine de l'infrastructure des voies navigables, la CS a développé et adopté un Plan de balisage pour la Sava et ses tributaires navigables et publié un rapport sur sa mise en œuvre par les états membres. Ainsi durant la période d'avril 2009 à mars 2010, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie et la Serbie ont effectué le balisage complet de la Save pour la première fois en vingt ans – un premier pas vers la modernisation et l'amélioration de la navigation sur le fleuve. Des travaux d'entretien réguliers sont prévus mais ne sont pas encore effectués, à l'exception de certains travaux urgents sur les secteurs les plus critiques. Après avoir terminé le travail sur l'étude de faisabilité des travaux de restauration, la CS a continué le développement des plans détaillés et de la documentation nécessaire, en adoptant des décisions sur les classes des futures voies navigables et les plans d'actions avec un calendrier de mise en œuvre.

39. Concernant les services d'information fluviales (RIS), la CS a adopté la Décision No. 12/09 sur le développement du projet sur les Prescriptions techniques détaillées et le prototype d'installation des RIS sur la Sava qui a débuté en septembre 2009.

40. La CS s'est également investi dans un nombre d'activités et d'études visant à promouvoir la navigation intérieure, tels que l'étude sur la réhabilitation et le développement de la navigation sur la Save, l'initiative sur les principes conducteur de développement de la navigation intérieure et la protection environnementale dans le bassin du Danube, le plan-cadre et l'atlas pour le développement du tourisme nautique et la participation au réseau des administrations nationales régissant la navigation sur le Danube – NEWADA.

41. Toutes ces activités ont déjà une incidence positive sur le développement du trafic sur la Save et les opérations de transport des marchandises dans le bassin. On peut citer comme exemple, l'ouverture du transport des produits pétroliers sur le secteur Brod/Bosanski Brod, le premier itinéraire de croisière jusqu'à Županja et l'amélioration des ports intérieurs en Serbie.