



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2000/8/Add.1
9 août 2000

FRANÇAIS
Original : RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-quatrième session, 17-19 octobre 2000,
point 5 de l'ordre du jour)

**ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES MESURES VISANT À PROMOUVOIR
LES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE**

Additif 1

Communication du Gouvernement ukrainien

1. La délégation ukrainienne appuie l'idée que le Comité des transports intérieurs de la CEE adopte le projet de résolution concernant la promotion des transports par voie navigable, dont le texte figure dans le document TRANS/SC.3/1999/14.
2. Il conviendrait toutefois de modifier le projet de résolution comme suit :
3. Le Programme commun d'action annexé à la Déclaration de Vienne, adoptée par la Conférence régionale sur les transports et l'environnement en novembre 1997, fait partie intégrante de la Déclaration. Aussi, lorsqu'il est fait référence à celle-ci dans le préambule, conviendrait-il de mentionner les deux documents (à la fin de l'alinéa correspondant), comme suit : "... (Vienne, 12-14 novembre 1997, documents *ECE/RCTE/CONF.2/FINAL* et *ECE/RCTE/CONF.3/FINAL*)".
4. Eu égard à l'importance des activités de coopération menées par la Commission du Danube et les pays européens intéressés dans le cadre du programme d'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA), en vue de créer et de développer le corridor de transport paneuropéen VII (Danube), il faudra indiquer dans le préambule le document qui aura

GE.00-23078 (F)

probablement été adopté sur la question lorsque le Comité examinera le projet de résolution à une prochaine session. Il s'agira selon toute vraisemblance d'un mémorandum d'accord sur l'aménagement du corridor de transport paneuropéen VII (Danube), établi en coopération avec le secrétariat du TINA, qui sera présenté à la signature des ministres des transports des États danubiens et autres pays intéressés.

5. La formulation de l'alinéa du préambule introduit par les termes "Conscient, en même temps, des gros obstacles..." doit être précisée.

6. Il serait plus cohérent et plus exact de commencer la phrase comme suit : "*Conscient, en même temps, des gros obstacles auxquels les sociétés de navigation intérieure intervenant dans le trafic international se heurtent en raison des différences concernant l'infrastructure et les paramètres des voies navigables, le cadre législatif et réglementaire et l'organisation des transports, ainsi que du fait qu'il n'existe toujours pas de régime de navigation unique qui s'appliquerait au réseau de voies navigables E...*" (la suite reste inchangée).

7. Dans le point 1 de l'article introduit par le terme "Demande", il convient de remplacer les termes "aboutir [] à l'établissement d'un ensemble unique de prescriptions techniques et de sécurité régissant la navigation sur tout le réseau" par la formulation manifestement plus exacte qui suit : "*aboutir à l'unification des prescriptions techniques et de sécurité applicables à la navigation sur tout le réseau*".

8. Chacun sait que la mise à jour de l'annexe de la résolution No 17 (révisée) et du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) représente depuis très longtemps déjà une part importante de l'activité du SC.3. Le processus d'examen et de perfectionnement de ces deux documents continuera, du moins dans un avenir prévisible, d'avoir un caractère permanent. Le début du point 1 ("D'accélérer ses travaux relatifs à la révision des recommandations...") ne correspond donc pas la réalité. Au lieu de cela, il faudrait parler de renforcer le système d'examen des documents pertinents, comme la délégation ukrainienne l'a déjà indiqué au cours des sessions du Groupe de travail.

9. En conséquence, le point 1 pourrait débiter ainsi : "*D'envisager la possibilité de renforcer ses travaux relatifs à la révision des recommandations...*".

10. L'Ukraine appuie l'avis exprimé par le représentant des Pays Bas à la quarante-troisième session du Groupe de travail, selon lequel le point 2 de l'article introduit par le terme "Demande au Groupe de travail" est redondant car le Groupe n'a pas à surveiller le processus implicite d'application de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) par les États qui y sont parties.

11. Le "Livre bleu" contient la liste de tous les goulets d'étranglement et des liaisons manquantes que les gouvernements des pays européens ont estimé nécessaire de recenser. Le sens des dispositions du point 3 de l'article introduit par le terme "Demande au Groupe de travail" n'est donc pas clair.

12. S'il s'agit simplement d'extraire du "Livre bleu" la liste de tous les goulets d'étranglement et des liaisons manquantes, ce travail est inutile.

13. Le seul exercice intéressant consisterait à analyser cette liste pour voir si elle n'est pas incompatible avec le projet de créer un réseau unifié de voies navigables européennes. Il faudrait alors que cela soit mentionné dans le projet de résolution. Il est donc proposé d'ajouter au milieu du point 3 ce qui suit : *"afin d'en évaluer la compatibilité avec le projet de créer un réseau unifié de voies navigables européennes et d'appeler l'attention des gouvernements..."*.
14. La fin du point 4 du même article pourrait être libellée comme suit : *"pour toutes les sociétés de navigation intérieure des États visés par l'arrangement"*, si les termes "qui sont établies dans" n'ont pas un autre sens (lequel ?).
15. En ce qui concerne l'article introduit par les termes "Invite les États membres", les dispositions du point 1 sont trop contraignantes à l'égard des gouvernements. La formulation ci-après serait plus acceptable : *"À envisager la possibilité d'adhérer à l'Accord AGN, ainsi qu'au Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, s'ils n'y sont pas encore parties"*.
16. Dans la mesure où les États parties à l'AGTC sont implicitement tenus de prendre les mesures nécessaires à l'application de l'Accord, les dispositions du point 2 sont redondantes - on ne peut donc que souscrire à l'avis exprimé sur cette question par les Pays-Bas à la quarante-troisième session du Groupe de travail (voir TRANS/SC.3/151, par. 18).
17. Lorsque le projet de résolution à l'étude sera adopté par le Comité des transports intérieurs, les dispositions du point 3 concernant le rétablissement de la navigation dans le secteur yougoslave du Danube ne seront peut-être plus nécessaires ou peut-être faudra-t-il reformuler ce point compte tenu de la situation qui prévaudra au moment de l'adoption de la résolution.
18. Étant donné que les propriétaires de navires se heurtent souvent à des difficultés concernant non seulement les contrôles aux frontières mais aussi d'autres formes de contrôle (phytosanitaire, notamment) dans le trafic international sur les voies de navigation intérieure, le point 4 devrait être libellé comme suit : *"...les contrôles aux frontières et autres formes de contrôle..."*.
19. D'après les dispositions du dernier article du projet de résolution, le Groupe de travail est chargé des fonctions de suivi (contrôle) de l'application de la résolution. Nous avons déjà donné notre avis sur l'interprétation des attributions du SC.3 (voir plus haut, par. 10). La dernière phrase du projet de résolution devrait se lire ainsi : *"Demande au Groupe de travail des transports par voie navigable d'informer le Comité des transports intérieurs des progrès réalisés dans l'application de la résolution"*.
20. Il faudrait préciser la fréquence des rapports à présenter au Comité des transports intérieurs dans ce cadre - annuelle, bisannuelle, etc. Une décision devrait être prise à ce sujet à la quarante-quatrième session du Groupe de travail.
