



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

Rapport du Groupe de travail des transports par voie navigable sur sa soixante-cinquième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6–7	3
III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	8–10	4
IV. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)	11–18	4
A. Faits récents et activités en cours dans le secteur du transport par voie navigable	11–12	4
B. Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure »	13–14	5
C. Répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et renforcement de la résilience face aux situations d'urgence internationales	15–18	5
V. Atelier sur la cybersécurité dans le transport par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)	19–34	6
VI. Réseau européen de voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)	35–45	9
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	35–36	9
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)	37–39	9
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2)	40–41	10
D. Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes	42–45	10



VII.	Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	46–60	11
A.	Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5).....	47–55	11
B.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	56–57	12
C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21 révisée).....	58–60	12
VIII.	Automatisation du transport par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour).....	61–69	12
IX.	Économie circulaire dans le transport par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour).....	70–74	14
X.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour).....	75–80	15
A.	Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables (annexe de la résolution n° 58).....	75–76	15
B.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale.....	77–78	15
C.	Brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe.....	79–80	16
XI.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour).....	81–82	16
XII.	Glossaire du transport par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour).....	83–84	16
XIII.	Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour).....	85–90	17
A.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4).....	85–88	17
B.	Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance.....	89–90	17
XIV.	Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 13 de l'ordre du jour).....	91–95	18
A.	État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure.....	91–93	18
B.	Application des résolutions de la Commission économique pour l'Europe relatives à la navigation intérieure.....	94–95	18
XV.	Programme de travail et mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 14 de l'ordre du jour).....	96–97	18
A.	Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2022-2023.....	96	18
B.	Révision du mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable.....	97	19
XVI.	Thème général de la soixante-sixième session du Groupe de travail (point 15 de l'ordre du jour).....	98	19
XVII.	Liste provisoire des réunions prévues pour 2022 (point 16 de l'ordre du jour).....	99	19
XVIII.	Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour).....	100–104	19
A.	Projets en cours du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports.....	100–103	19
B.	Conférence finale intitulée « Voies navigables : un pas vers la transition verte » (30 novembre-1 ^{er} décembre 2021, Kotka (Finlande)).....	104	20
XIX.	Adoption du rapport (point 18 de l'ordre du jour).....	105–106	20

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après dénommé « le Groupe de travail » ou « le SC.3 ») a tenu sa soixante-cinquième session du 3 au 5 novembre 2021 à Genève, sous la forme d'une réunion hybride, comprenant une participation présentielle au Palais des Nations, à Genève, et une participation virtuelle sur la plateforme Interprefy avec interprétation simultanée en anglais, français et russe.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Pays-Bas, Slovaquie, Suisse, Tchéquie et Ukraine.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). La Commission européenne était représentée. Des délégations du Conseil maritime international et de la mer Baltique (BIMCO), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU), de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) étaient présentes. À l'invitation du secrétariat, des délégations des organismes suivants ont également participé à la session : Université Aalto (Finlande), AECOM Europe, Alsic NV, Institut de recherche économique de l'Académie des sciences de Bulgarie, Free Boating Association, Groupe de travail de la réglementation des systèmes maritimes autonomes (MASRWG), Norton Rose Fulbright LLP, Syndicat des marins de Russie, Université d'économie nationale et mondiale et Wäertsilä.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants et leur a souhaité de fructueux travaux.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 88 et 89), M. S. Turf (Belgique) a présidé la soixante-cinquième session du Groupe de travail et M^{me} L. Deraković-Rakas (Croatie) en a assuré la vice-présidence.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/214, document informel n° 1 du SC.3 (2021).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire moyennant les modifications suivantes convenues au cours de la session : a) l'alinéa d) « Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes » a été ajouté au point 5 de l'ordre du jour « Réseau européen de voies navigables » et b) les alinéas a) « Projets en cours du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports » et b) « Conférence finale intitulée "Voies navigables : un pas vers la transition verte" (30 novembre-1^{er} décembre 2021, Kotka (Finlande)) » ont été ajoutés au point 17 de l'ordre du jour « Questions diverses ». Le document informel du SC.3 n° 1 (2021) a été ajouté à l'ordre du jour pour que les documents informels n°s 2 à 9 puissent être pris en compte.
7. Conformément à la pratique établie, il a été convenu que seules les principales décisions figureraient dans le projet qui serait établi par le secrétariat et dont il serait donné lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec l'aide du secrétariat et diffusé après la session. L'ensemble des exposés présentés seraient distribués aux délégations après la session.

III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/304 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78, ECE/ADN/56, ECE/ADN/58, ECE/TRANS/WP.24/149, ECE/TRANS/WP.5/70 et ECE/TRANS/WP.6/181.

8. Le Groupe de travail a pris note des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) à sa quatre-vingt-troisième session (23-26 février 2021) qui présentent un intérêt pour lui : a) le débat de haut niveau sur le thème « Retour vers un futur viable : parvenir à une connectivité résiliente pour un redressement et une croissance économique durables après la pandémie de COVID-19 » et l'approbation de la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée », b) la mise en application de la stratégie du CTI à l'horizon 2030 et c) les domaines de pointe, notamment les véhicules autonomes et la transformation numérique des transports.

9. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les dernières activités et réalisations de la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (Comité de sécurité de l'ADN), qui avait tenu sa trente-septième session du 25 au 29 janvier 2021 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76) et sa trente-huitième session du 23 au 27 août 2021 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78), et du Comité d'administration de l'ADN, dont la vingt-cinquième session s'était tenue le 29 janvier 2021 (ECE/ADN/56) et la vingt-sixième session le 27 août 2021 (ECE/ADN/58).

10. Le Groupe de travail a pris note également des informations sur les résultats a) de la soixante-quatrième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), tenue du 20 au 22 octobre 2021 (ECE/TRANS/WP.24/149), b) de la trente-quatrième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), tenue du 15 au 17 septembre 2021 (ECE/TRANS/WP.5/70), en particulier l'atelier interrégional sur les indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables, l'Observatoire international des infrastructures de transport, l'atelier sur les transports urbains écologiques et la quatrième session du Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions à la crise de la COVID-19 dans le domaine des transports, et c) de la soixante-quatrième session du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), tenue du 9 au 11 juin 2021 (ECE/TRANS/WP.6/181).

IV. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

A. Faits récents et activités en cours dans le secteur du transport par voie navigable

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/1, document informel n° 9 du SC.3 (2021).

11. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M^{me} D. Rosca (Commission européenne) sur le plan d'action « NAIADES III : Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité » (ECE/TRANS/SC.3/2021/1). NAIADES III est une stratégie européenne visant à promouvoir un transport par voie navigable écologique et respectueux de l'environnement, qui s'appuie sur le cadre stratégique de l'Union européenne, notamment le pacte vert pour l'Europe¹ et la Stratégie de mobilité

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0640&qid=1635856456244>.

durable et intelligente². Elle sert de fondement au Plan d'action pour le transport par voies navigables 2021-2027 centré sur deux objectifs fondamentaux : a) transférer une plus grande part du fret vers les voies navigables intérieures et b) amorcer une transition irréversible du secteur vers un taux d'émission zéro, ces deux objectifs étant soutenus par un changement de modèle dans le sens d'une transformation numérique accrue de même que par des mesures d'accompagnement pour soutenir la main-d'œuvre actuelle et future. M^{me} Rosca a donné un aperçu général des domaines d'action, des mesures définies dans le plan d'action et des activités prévues à court terme.

12. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'ERSTU concernant a) le document de position du Comité de la navigation fluvio-maritime de l'Union européenne de la navigation fluviale au sujet du développement du marché européen du transport fluvio-maritime et du cabotage (document informel n° 9 du SC.3 (2021)) et les conclusions de la douzième réunion du Comité et b) la quarante-septième conférence de son Comité exécutif et sa vingt-cinquième Assemblée générale, tenues le 22 septembre 2021 à Berlin.

B. Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure »

13. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle de Wrocław, conformément à la recommandation à ce sujet qu'il a adoptée à sa soixante-troisième session. Il s'agissait notamment : a) de renseignements sur les plans nationaux de développement du secteur adoptés par les États membres et disponibles au secrétariat ; b) de la révision des résolutions du SC.3 et de l'adoption de nouveaux documents ; c) d'ateliers thématiques et de tables rondes organisés pendant des sessions du SC.3 et du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) et d) de la création de liens intersectoriels avec d'autres groupes de travail sur des questions d'actualité et d'autres activités pertinentes. Le secrétariat a indiqué que, pour permettre l'élaboration d'un rapport plus détaillé, les États membres devaient fournir des données sur les indicateurs clefs de performance définis dans les recommandations.

14. Le Groupe de travail a décidé de considérer ces éléments comme le point de départ d'un rapport qui pourrait être présenté au CTI à sa quatre-vingt-cinquième session annuelle, en 2023. Il a demandé au secrétariat d'élaborer un questionnaire à partir des recommandations, et a invité les pays à transmettre les informations nécessaires au secrétariat en vue de l'élaboration d'un document de travail pour sa soixante-sixième session.

C. Répercussions de la pandémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et renforcement de la résilience face aux situations d'urgence internationales

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/2.

15. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par M. R. Pebody (OMS), dans lequel celui-ci a donné des informations à jour sur la situation de la COVID-19 aux niveaux mondial et européen, ses effets sur l'ensemble de la société et le secteur des transports, et la situation en Europe au début de novembre 2021. M. R. Pebody a mentionné les scénarios de transmission, les taux de vaccination et de la répartition des mesures sociales et de santé publique prises dans la Région européenne de l'OMS. En conclusion, il a rappelé les mesures de sécurité à suivre pour prévenir la transmission de la maladie à coronavirus.

16. Le secrétaire du WP.5, M. R. Janssens, a poursuivi en présentant les résultats des travaux du Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions du secteur des transports à la pandémie de COVID-19, lequel proposait des recommandations en vue d'une éventuelle action ultérieure en ce qui concerne a) la réglementation des transports à l'échelon

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

international, b) les instruments juridiques internationaux, dont les accords relatifs aux infrastructures relevant du CTI, et c) le dialogue sectoriel et intersectoriel sur la préparation aux pandémies.

17. La Fédération de Russie a informé les participants des mesures de sécurité prises pour assurer le fonctionnement des transports maritimes et fluviaux dans des conditions de sécurité pendant la pandémie de COVID-19, conformément aux recommandations temporaires adoptées par le Ministère des transports et approuvées par le Service fédéral de contrôle de la protection des droits du consommateur et du bien-être public (Rospotrebnadzor).

18. Conformément à la décision qu'il avait prise à sa soixante-quatrième session d'évaluer les conventions et accords internationaux relevant de la CEE et présentant un intérêt pour le transport par voie navigable et les résolutions du SC.3 du point de vue de la préparation aux pandémies et situations similaires (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 17), le Groupe de travail a pris note de la proposition du secrétariat figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2021/2 concernant : a) les éventuelles modifications à apporter à l'annexe III de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et b) les résolutions n^{os} 21, 24 et 61. Cette proposition reposait sur des informations fournies par les États membres et les commissions fluviales au sujet des mesures exceptionnelles mises en œuvre dans le secteur en réponse à la pandémie de COVID-19 et les enseignements à retenir à cet égard (ECE/TRANS/SC.3/2020/2). Le SC.3 a demandé aux Parties contractantes à l'AGN d'envisager d'apporter des modifications à l'Accord.

V. Atelier sur la cybersécurité dans le transport par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/3.

19. Suite à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 87), un atelier sur la cybersécurité dans le transport par voie navigable s'est tenu le 3 novembre 2021. Sont intervenus notamment le Vice-Président du groupe de travail 125 de l'AIPCN et membre du groupe de travail 204 de l'AIPCN, M. D. Vermeir (Alsic NV), M^{me} M. Hirtz (CCNR), M. V. Bolbot (Université Aalto, Finlande), M^{me} P. Brunou et M. C. Stein (Wärtsilä), M. P. Roche (Norton Rose Fulbright LLP), M. S. Legusha (Registre maritime russe) et M. F. Guichard (Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules).

20. L'atelier a été ouvert par M. Vermeir, qui a présenté un exposé sur les principales conclusions du document « Awareness Paper on Cybersecurity in Inland Navigation » (document d'information sur la cybersécurité en navigation intérieure) établi par le groupe de travail 204 de l'AIPCN (2019). M. Vermeir s'est penché sur les principaux éléments des services d'information fluviale (SIF), selon l'édition de 2019 des directives et recommandations pour les SIF de l'AIPCN, qu'il considérait comme étant les principales cibles des cybermenaces sur les voies navigables, et a souligné qu'il était essentiel d'assurer la cybersécurité de toutes les fonctionnalités offertes dans le domaine des transports par voie navigable à la suite de la transformation numérique. Il a en outre présenté une vue d'ensemble des types de cyberattaques et des méthodes de cybercriminalité auxquels les technologies clés des SIF étaient exposées, de la mise en œuvre des SIF dans le cadre de la gestion transfrontalière et de la gestion des corridors de transport et des faits nouveaux tels que la navigation intelligente. Pour conclure, M. Vermeir a insisté sur les mesures d'atténuation en mettant l'accent sur l'ingénierie sociale.

21. L'exposé de M^{me} Hirtz portait essentiellement sur l'approche de la CCNR en matière de cybersécurité des transports par voie navigable, ses priorités et ses travaux en cours ainsi que les missions du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). La CCNR s'intéressait à la question de la cybersécurité depuis l'adoption de la Déclaration ministérielle de Mannheim en 2018. Le premier atelier international consacré à ce thème s'était tenu en septembre 2019 à Bonn sous les auspices de la CCNR et en partenariat avec le Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques et l'AIPCN. La cybersécurité figurait dans le programme de travail du Comité de Règlement de police de la CCNR et un groupe de travail chargé de cette

question avait été créé afin de faciliter l'échange d'informations entre les États membres de la CCNR et de renforcer la résilience du corridor du Rhin face aux cybermenaces. M^{me} Hirtz a mentionné les tâches relatives à la cybersécurité qui attendaient le CESNI en 2022-2025 et les principaux objectifs et conclusions de la CCNR concernant la suite des travaux.

22. Dans son exposé, M. Bolbot a commencé par présenter les cyberattaques, leurs origines et évolutions actuelles, en donnant des exemples. Il s'est également arrêté sur les caractéristiques spécifiques du secteur de la navigation qui faisaient de ce dernier un secteur plus exposé que d'autres aux cybermenaces, et sur les cyber-risques liés à la navigation autonome. Il a analysé les risques pour la sécurité et l'augmentation des vecteurs de cyberattaque dans le domaine des transports par voie navigable et a rendu compte brièvement des solutions possibles, notamment a) la création d'une base de données sur les vulnérabilités liées aux systèmes des bateaux et sur les types de cyberattaque, b) la prise en compte d'informations sur des incidents signalés par diverses parties prenantes, c) la gestion et l'évaluation efficaces des risques et d) l'élaboration de plans de gestion de la résilience. Pour conclure, M. Bolbot a insisté sur l'importance de la cybersécurité dans le secteur de la navigation et la nécessité d'adopter une approche dynamique de la gestion des cyber-risques.

23. Dans leur exposé, M^{me} Brunou et M. Stein ont mis l'accent sur les dernières évolutions en matière de cybersécurité dans le secteur des transports maritimes. Ils se sont penchés sur les difficultés rencontrées actuellement s'agissant de la gestion des risques relatifs à la cybersécurité dans le secteur maritime et ont mentionné l'approche adoptée par Wärtsilä. Il a été essentiellement question de la mise en œuvre de mesures de sécurité visant à protéger les systèmes de technologie opérationnelle et de technologie de l'information, des normes en matière de cybersécurité applicables aux systèmes de technologie opérationnelle et des difficultés rencontrées dans ce domaine, ainsi que des moyens de réduire les cyber-risques grâce à l'intervention des exploitants des bateaux, conformément à la résolution MSC.428(98), par des moyens techniques ou encore en engageant la responsabilité des fournisseurs. Les intervenants ont également analysé les risques et les besoins d'adaptation propres aux navires autonomes et aux navires télécommandés. En conclusion, ils ont souligné la nécessité de prendre d'urgence des mesures visant à renforcer la résilience en matière de cybersécurité en mettant à profit les partenariats publics et privés, en mettant en commun les informations et en simplifiant les règles à suivre en vue d'accélérer la mise en œuvre et l'adaptation.

24. M. Roche a fait part d'expériences juridiques relatives aux cyberattaques dans le domaine des transports maritimes (intervention, protection et reprise des activités) et a mis en avant des résultats d'enquêtes sur des cyberincidents survenus sur des bateaux et sur les pertes financières et autres conséquences qui en découlent pour les compagnies de transports maritimes du fait de lacunes en matière de cybersécurité. Parmi les difficultés auxquelles se heurtent les compagnies de transports maritimes lorsqu'elles font face à des cybermenaces, l'intervenant a mentionné le manque a) d'harmonisation et de coordination dans la façon de procéder, b) d'intérêt pour les questions de cybersécurité, c) de communication entre décideurs et informaticiens et d) de cyberhygiène sur les bateaux. M. Roche a insisté sur le rôle de la résolution MSC.428(98), qui permet de faire de la cybersécurité un élément essentiel du système de gestion de la sécurité d'un bateau, et a souligné que, dans la mise en pratique des dispositions relatives à la cybersécurité, les aspects éthiques et techniques, notamment les procédures d'urgence appropriées et la formation des membres de l'équipage à la cybersécurité, étaient d'une importance égale.

25. Dans son exposé, M. Legusha s'est penché sur les tendances actuelles en matière de cybermenaces et de cyberattaques contre les navires de mer, leurs conséquences et les mesures propres à en atténuer les effets. Il a mentionné les parties prenantes qui œuvrent en faveur de la cybersécurité dans le secteur maritime et a donné des précisions sur les activités de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le domaine de la gestion des cyber-risques maritimes, en particulier la résolution MSC.428(98) « Gestion des cyber-risques maritimes dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité » selon laquelle un système de gestion de la sécurité approuvé devrait tenir compte de la gestion des cyber-risques conformément au Code international de gestion de la sécurité et dans laquelle les administrations sont encouragées à s'assurer que les cyber-risques sont convenablement incorporés dans les systèmes de gestion de la sécurité au plus tard à la date de la première

vérification annuelle du document de conformité délivré à la compagnie après le 1^{er} janvier 2021. M. Legusha s'est intéressé aux mesures de protection prises contre les cyberincidents et a mis l'accent sur les activités du Registre maritime russe dans ce domaine. Pour conclure, il a évoqué les problèmes courants à résoudre face à l'évolution rapide de l'informatique.

26. M. Guichard a consacré son exposé au thème de la cybersécurité dans le secteur automobile. Il a insisté sur les progrès accomplis par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et a donné des exemples de cyberattaques contre des véhicules routiers, tout en mettant l'accent sur les nouvelles évolutions relatives au cadre réglementaire de la CEE pour la cybersécurité dans le transport routier. À cet égard, il a notamment cité a) la « Directive sur la cybersécurité et la protection des données » adoptée en 2016, b) la création la même année de l'Équipe spéciale de la cybersécurité et des questions de sûreté des transmissions sans fil, c) le Règlement ONU n° 155, d) le Règlement ONU n° 156 et e) l'étude d'impact du Règlement ONU n° 155. M. Guichard a donné des informations détaillées sur le Système de gestion de la cybersécurité, le cadre d'homologation de type et le système de gestion des mises à jour logicielles, prévus par les Règlements ONU.

27. Les exposés ont été suivis de débats au cours desquels des questions à examiner plus avant ont été relevées. Les participants ont été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

28. Quatre-vingt-quinze pour cent des personnes ayant répondu estimaient que la cybersécurité concernait l'ensemble du secteur. Il en était de même pour les autres modes de transport.

29. La majorité des personnes interrogées considéraient que les « cibles » de cybermenaces et des cyberattaques étaient essentiellement :

- Le système d'identification automatique (AIS), le système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) et les autres grandes technologies des SIF ;
- Les documents et les bases de données numérisés et les services dématérialisés ;
- Les infrastructures portuaires ;
- Les services d'information fluvial ;
- L'aide à la navigation AIS (AIS AtoN).

30. En ce qui concerne les principaux effets potentiels des cyberattaques dans le secteur de la navigation, la majorité des personnes interrogées ont mentionné :

- Les dégâts sur les infrastructures portuaires essentielles ;
- Les pertes financières ;
- Les accidents de navigation ;
- La perturbation des activités commerciales ;
- Les atteintes à la sécurité des personnes à bord ;
- La défaillance ou la détérioration des équipements et systèmes de contrôle embarqués ;
- L'usurpation d'adresse dans le Système mondial de navigation par satellite (GNSS) ;
- L'atteinte à la réputation.

31. Quatre-vingt-quinze pour cent des personnes ayant répondu étaient d'avis que le cadre réglementaire international ou national devait être renforcé si l'on voulait assurer un niveau de cybersécurité suffisant dans le transport par voie navigable. En outre, un tiers des personnes ayant répondu estimaient qu'il convenait de renforcer non seulement le cadre réglementaire régissant le secteur maritime, mais aussi la réglementation s'appliquant au transport par voie navigable.

32. En ce qui concerne les perspectives face aux défis en matière de cybersécurité dans le secteur de la navigation, les personnes ayant répondu ont mentionné :

- L'élaboration de principes de cyberrésilience pour assurer la continuité du service dans la navigation intérieure ;
- La formation à la cybersécurité ;
- L'élaboration de politiques normalisées pour évaluer et limiter les risques, et pour atténuer les effets ;
- L'amélioration de la cyberrésilience des équipements et des produits destinés au secteur de la navigation ;
- L'évolution dans le domaine de la sécurité des réseaux matériels et logiciels ;
- Le développement de la navigation autonome ;
- Le développement de la cybersécurité dans la navigation par satellite.

33. La moitié des personnes ayant répondu n'avait pas d'activité liée à la cybersécurité ; un tiers avait ce genre d'activités dans le secteur maritime et un tiers dans le secteur de la navigation intérieure.

34. Au nom du SC.3, le Président a remercié les intervenants pour l'excellente qualité de leurs exposés.

VI. Réseau européen de voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/120/Rev.4.

35. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les représentants. Rappelant le débat sur le renforcement de l'efficacité des conventions et accords internationaux qui avait eu lieu pendant l'atelier organisé à la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3, le Président a proposé de continuer d'étudier les moyens qui permettraient d'améliorer l'efficacité de l'AGN au titre de ce point de l'ordre du jour, à la soixante-sixième session du SC.3.

36. Le secrétariat a déclaré qu'il n'existait pas à ce jour d'informations actualisées sur les intentions d'adhésion de pays à l'AGN. Le SC.3 a encouragé les États membres qui n'avaient pas encore adhéré à l'AGN à le faire.

B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1 à 3, ECE/TRANS/SC.3/2021/4.

37. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les propositions d'amendements à la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2021/4, en tant qu'amendement n° 4.

38. Le SC.3 a pris note des informations fournies par les délégations sur l'avancement des projets de développement des infrastructures. Le Bélarus a informé les participants à la session des travaux en cours visant à éliminer les goulets d'étranglement sur la voie navigable E 40, en particulier la modernisation des écluses du canal Dniepr-Bug. Les travaux de modernisation de l'écluse n° 2 de Pererub visant à ce que celle-ci réponde aux exigences de la classe Va étaient en cours.

39. Le Groupe de travail a invité les pays à continuer de communiquer au secrétariat les mises à jour apportées au Livre bleu, le cas échéant.

C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2021/4.

40. Le Groupe de travail a approuvé les propositions d'amendement à la deuxième édition révisée de la résolution n° 49 (ECE/TRANS/SC.3/2021/4).

41. Le SC.3 a demandé au secrétariat de rassembler les amendements à la résolution n° 49 approuvés dans un document et de le publier en tant qu'amendement n° 1.

D. Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes

42. Le SC.3 a pris note de l'exposé présenté par le Président du groupe de travail 179 de l'AIPCN, M. I. ten Broeke (Rijkswaterstaat³, Pays-Bas), sur la proposition de l'AIPCN relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes. Celui-ci a passé en revue la classification des voies navigables en Europe depuis 1954 et présenté la proposition de révision de la classification des voies navigables européennes élaborée en 2020 par le groupe de travail 179 de l'AIPCN. Partant de l'analyse des bases de données disponibles sur la flotte, de l'AGN, du Livre bleu et des évolutions de la flotte intérieure depuis 1990, la classification actuelle datant de 1992 a été mise à jour compte dûment tenu des types de bateaux modernes, de leur dimension et de leur tonnage, de la hauteur libre sous les ponts et du développement du transport de conteneurs. M. ten Broeke a insisté sur les principaux changements apportés à la classification de 1992 dans sa version actuelle.

43. La discussion a porté sur les effets que pourrait avoir la nouvelle classification sur les voies navigables existantes. La Fédération de Russie a indiqué que, puisque la classification actuelle a été adoptée il y a plus de 20 ans et compte tenu des nouveaux types de bateaux et de convois et des autres évolutions survenues dans le domaine de la navigation intérieure, une analyse détaillée et une mise à jour pourraient s'avérer nécessaires. Elle a également insisté sur la pertinence des travaux de l'AIPCN. L'Autriche et la Tchéquie étaient favorables à cette proposition. L'Autriche a indiqué qu'il conviendrait de tenir compte, dans les futurs débats, de ses éventuels effets sur les voies navigables européennes, de sa mise en œuvre dans la pratique et du groupe cible, ainsi que d'une période de transition pendant laquelle la nouvelle classification serait présentée. La Tchéquie a souligné à quel point cette proposition était importante pour les projets d'amélioration des conditions de navigation sur l'Elbe.

44. Le Président a remercié M. ten Broeke et les membres du groupe de travail 179 de l'AIPCN pour l'excellent travail accompli. Le SC.3 a demandé au secrétariat d'établir, en concertation avec le Président du groupe de travail 179 de l'AIPCN, un document de travail pour la soixantième session du SC.3/WP.3.

45. Le Groupe de travail a décidé de créer un groupe d'experts informel qui sera chargé d'étudier en profondeur la proposition de l'AIPCN et de faire des recommandations au SC.3. Il a invité d'autres pays à confirmer au secrétariat leur participation avant le 15 décembre 2021.

³ Organe d'exécution du Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau qui se consacre à promouvoir la sécurité, la mobilité et la qualité de vie (www.rijkswaterstaat.nl/).

VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)

46. Le SC.3 a pris note du rapport du Président du SC.3/WP.3, M. I. Ignatov (Bulgarie), sur les principaux résultats des activités menées par le SC.3/WP.3 en 2021, et a approuvé les rapports des cinquante-huitième et cinquante-neuvième sessions du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/118).

A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1 à 4, ECE/TRANS/SC.3/2021/5, ECE/TRANS/SC.3/2021/6 et documents informels n°s 2 et 4 du SC.3 (2021).

47. Le SC.3 a pris note de l'exposé du secrétariat dans lequel celui-ci donnait un aperçu des modifications apportées au projet de sixième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Ces informations ont été complétées par la Fédération de Russie, qui a mis l'accent sur les modifications les plus importantes et l'harmonisation du CEVNI avec les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND).

48. Le Groupe de travail a adopté la sixième révision du CEVNI par la résolution n° 102, qui remplacerait l'annexe de la résolution n° 24. Il a fait observer que cette nouvelle révision du CEVNI constituait une étape importante vers l'harmonisation des réglementations en matière de circulation paneuropéenne.

49. Le SC.3 a confirmé, comme il l'avait décidé à sa cinquante-troisième session, que le groupe d'experts du CEVNI resterait un groupe d'experts informel permanent, et il a décidé de prolonger son mandat en prévision des travaux qui seront menés une fois que la Révision 6 du CEVNI aura été adoptée.

50. L'Autriche a rappelé la proposition d'amendement, communiquée à la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3), qui visait à intégrer des dispositions établissant un carnet de contrôle des eaux usées dans l'article 10.06 et l'annexe 12 du CEVNI, et qui améliorerait la prévention de la pollution de l'eau, sans entraîner de coûts supplémentaires dus à l'installation de nouveaux équipements à bord, ni l'obligation d'établir un nouveau document à cet effet. La Commission du Danube a informé les participants a) des résultats de la réunion du Groupe de travail des questions techniques, tenue du 12 au 15 octobre 2021, et b) des informations recueillies auprès de ses États membres. Elle a également fait savoir que la majorité de ses États membres étaient favorables à cette proposition. Il a été demandé au secrétariat de tenir le SC.3 informé des résultats des débats sur cette proposition qui se tiendront au sein de la Commission du Danube et sur la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI).

51. Le Groupe de travail a pris note des amendements au Règlement de police pour la navigation de la Moselle (RPNM) adoptés par la Commission de la Moselle en mai 2021 (ECE/TRANS/SC.3/2021/6) et demandé au Groupe d'experts du CEVNI de tenir compte de ce document dans ses futurs travaux d'harmonisation entre le CEVNI et le RPNM.

52. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat de la CDNI sur les résolutions adoptées par la Conférence des Parties contractantes à la CDNI le 22 juin 2021 (document informel SC.3 n° 4 (2021)). Il a demandé au Groupe d'experts du CEVNI de tenir compte de ce document dans ses travaux futurs sur le chapitre 10 du CEVNI.

53. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par le Bélarus sur les règles de navigation appliquées sur ses voies navigables : actuellement, les règles de navigation adoptées par le décret n° 60 du Ministère des transports et des communications du Bélarus daté du 25 octobre 2005, et la mise à jour de ces règles tenant compte du CEVNI.

54. La Commission du Danube a informé les participants des travaux préparatoires du groupe temporaire concernant la mise à jour des Dispositions fondamentales relatives à la

navigation sur le Danube et leur harmonisation avec le CEVNI, ainsi que des progrès accomplis depuis juin 2021. Le rapport final du groupe, attendu en avril 2022, devait être soumis à la prochaine réunion du Groupe de travail des questions techniques.

55. Le SC.3 a décidé de mettre à jour le document sur l'application du CEVNI par les États membres et les commissions fluviales. Il a demandé au secrétariat d'élaborer un projet de questionnaire à cette fin pour la soixantième session du SC.3/WP.3.

B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 et Amend.1 et 2,
ECE/TRANS/SC.3/2021/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/11.

56. Le Groupe de travail a adopté, en tant que résolution n° 103, l'amendement n° 3 à l'appendice 1 de l'annexe de la résolution n° 61 (révision 2) que le SC.3/WP.3 avait approuvé à titre préliminaire à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 56).

57. Le SC.3 a pris note de la décision du SC.3/WP.3 de poursuivre l'examen du projet d'amendements aux chapitres 4, 8 à 10 et 12, du nouveau projet de chapitre intitulé « Dispositions particulières pour la propulsion électrique des bateaux » et de l'appendice 10 de l'annexe de la résolution n° 61, et a demandé au SC.3/WP.3 de poursuivre ces travaux à cet égard.

C. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21 révisée)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1 et Add.1,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29.

58. Le Groupe de travail a approuvé l'amendement 1 à la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux (ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1/Add.1), conformément à la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-huitième session.

59. Le SC.3 a pris note des informations fournies par les délégations sur les progrès réalisés et les activités actuellement menées en ce qui concerne la prévention de la pollution des eaux par les bateaux.

60. Le SC.3 a noté que la prochaine réunion du groupe de travail TC8/SC2/WG4 de l'Organisation internationale de normalisation était prévue le 18 novembre 2021 et que le secrétariat avait été invité à y participer.

VIII. Automatisation du transport par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/2021/15, ECE/TRANS/SC.3/211,
ECE/TRANS/SC.3/2020/13.

61. Le SC.3 a poursuivi la discussion sur l'automatisation du transport par voie navigable qui avait débuté à sa soixante-quatrième session. Animés par le Président du MASRWG, M. J. Fanshawe, les débats ont porté sur les projets et activités en cours et sur les définitions appliquées dans le domaine de l'automatisation du transport par voie navigable.

62. En sa qualité de Président du Comité restreint de navigation (RN) de la CCNR, M. ten Broeke a informé les participants des activités menées par le Comité dans le domaine de la navigation autonome en vue d'intégrer à long terme la navigation autonome et intelligente dans les règlements de la CCNR. Le Comité était chargé de traiter toutes les questions relatives à l'automatisation, d'examiner les demandes d'autorisation de projets

pilotes et d'élaborer des projets de décisions permettant d'accorder des dérogations temporaires aux dispositions des règlements de la CCNR le long du Rhin.

63. La Belgique a informé les participants des activités du groupe de volontaires de la CCNR qui préparait la révision des définitions des niveaux d'automatisation établies par la CCNR en vue de les actualiser à des fins de communication et de créer un cadre pour la future élaboration de règlements au sein de la CCNR. Les résultats étaient attendus avant la fin de 2022. La Belgique a en outre fourni des informations actualisées sur les projets pilotes relatifs à la navigation autonome et intelligente menés par De Vlaamse Waterweg nv : a) les projets menés conjointement avec Seafar dans les Flandres (essais pilotes consistant à contrôler des bateaux sans pilote et à équipage réduit depuis le centre de commande à terre d'Anvers) ; b) les mises à jour relatives au projet AUTOSHIP (Autonomous Shipping Initiative for European Waters) ; et c) la phase de test du bateau autonome *Marine Litter Hunter* dans le cadre de l'installation de collecte des déchets mise en place par Dredging, Environmental and Marine Engineering NV (DEME), qui étaient en cours sur l'Escaut.

64. La Fédération de Russie a informé les participants des travaux de recherche du Registre fluvial russe pour 2022, qui visent à élaborer des dispositions relatives aux bateaux autonomes (sans pilote) sur la base du décret gouvernemental n° 534-r du 29 mars 2018 concernant l'adoption d'un document d'orientation pour améliorer la législation et éliminer les obstacles administratifs, et à assurer la mise en œuvre de l'Initiative nationale sur la technologie et l'application du guide MARINET⁴, du Code de la marine marchande de la Fédération de Russie, de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, du Code de la navigation intérieure et des meilleures pratiques des sociétés de classification.

65. Le SC.3 a poursuivi la discussion sur les définitions et les termes relatifs à la navigation automatisée et à la navigation intelligente (ECE/TRANS/SC.3/2020/13). Comme suite à la proposition de la Belgique, il a décidé de ne reprendre ce débat que lorsque les travaux de la CCNR auront été achevés. Le modérateur a indiqué qu'il serait souhaitable que le SC.3 dispose, à sa soixante-sixième session, d'un document contenant les premiers résultats des travaux de la CCNR.

66. Le Président a informé les participants a) de l'élaboration de la cinquième édition révisée des *Conduct Principles and Code of Practice of Maritime Autonomous Ship Systems Industry* (Principes de conduite et Code de pratique du secteur des navires autonomes) du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, qui serait disponible en ligne d'ici à la fin du mois de novembre 2021⁵, et b) des sixième et septième conférences du MASRWG, organisées en ligne le 20 janvier 2021 et les 18 et 19 janvier 2022, respectivement.

67. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de l'approbation par le CTI, à sa quatre-vingt-troisième session, du document d'orientation de la CEE sur les systèmes de transport intelligents (STI) figurant dans le document ECE/TRANS/2021/15.

68. Au nom du SC.3, le Président a remercié M. Fanshawe et l'a invité à participer aux sessions à venir du Groupe de travail.

69. Le secrétariat a informé le SC.3 de l'étude sur l'interface homme-machine dans les accidents en navigation intérieure, commandée par la Plateforme européenne du transport par voies navigables, et réalisée par Intergo avec la participation de l'Association internationale pour la défense des intérêts communs des secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR) et du Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau⁶.

⁴ Créé au titre de l'Initiative nationale sur la technologie, ce groupe de travail appuie la mise au point de techniques de pointe pour le secteur maritime.

⁵ www.maritimeuk.org/media-centre/news/news-maritime-uk-launches-version-5-its-industry-code-practice-maritime-autonomous-ship-systems.

⁶ www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/Press_Release_Report_phase_2a_Human-machine_interface_and_wheelhouse_design.pdf.

IX. Économie circulaire dans le transport par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/8.

70. Conformément à la décision qu'il avait prise à sa soixante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 32), le Groupe de travail a poursuivi le débat sur les principes de l'économie circulaire présentant un intérêt pour le transport par voie navigable. Il a pris connaissance du document sur les différents aspects de l'économie circulaire présentant un intérêt pour la navigation intérieure, établi par le secrétariat en coopération avec l'Université maritime mondiale (ECE/TRANS/SC.3/2021/8).

71. Le SC.3 a pris note de l'exposé de M. R. Spencer (AECOM) sur l'approche et le cadre d'intégration des principes, de la conception, de la réalisation et du fonctionnement d'une économie circulaire dans les infrastructures liées au transport par voie navigable. L'intervenant a mentionné le rôle accru de la coordination entre les organisations chargées des infrastructures dans la mise en commun des ressources de construction pour l'ensemble des secteurs et des marchés. Il a également insisté sur les activités menées par les instances de l'AECOM dédiées aux infrastructures pour faire face aux enjeux de l'économie circulaire et mettre en commun les meilleures pratiques au profit des propriétaires et des exploitants d'infrastructures au Royaume-Uni. Il s'agissait : a) du Major Infrastructure-Resources Optimization Group (MI-ROG), qui avait inspiré et favorisé le déroulement des activités sur le cycle de vie des actifs, le niveau d'émission de carbone, la stratégie d'économie circulaire, la disponibilité des matériaux essentiels, l'échange de matériaux et les pratiques d'achat durables et b) du Scottish Infrastructure Circular Economy Forum (SICEF). En conclusion, M. Spencer a donné des exemples d'études relatives aux infrastructures et de modèles d'économie circulaire au Royaume-Uni.

72. Le SC.3 a pris note de l'exposé de M. S. Nozharov (Université d'économie nationale et mondiale) et de M^{me} P. Koralova Nozharova (Institut de recherche économique de l'Académie des sciences de Bulgarie) sur les perspectives offertes par l'économie circulaire s'agissant de développer le transport par voie navigable, d'après une étude de cas sur le Danube. Les intervenants ont mis en évidence a) des éléments caractéristiques de l'économie circulaire appliqués au transport par voie navigable, b) les possibilités d'intégration des principes de l'économie circulaire dans le transport par voie navigable et c) les tendances actuelles sur le Danube qui pourraient faciliter le processus d'intégration en servant de base à celle-ci, notamment les corridors verts de transport de marchandises, l'écoconception des bateaux et les ports intérieurs. Des conclusions ont été tirées sur les mesures qui pourraient être prises afin de faciliter ce processus pour la flotte du Danube.

73. Un débat a ensuite eu lieu. M^{me} Koralova Nozharova a formulé des observations sur les liens entre certaines caractéristiques d'une économie circulaire et les résolutions de la CEE. Elle a indiqué que les résolutions existantes du SC.3, en particulier la résolution n° 21, ne correspondaient pas à la vision scientifique du concept d'économie circulaire. Afin de faciliter l'introduction des principes de l'économie circulaire dans le secteur, les activités ci-après pourraient s'avérer pertinentes :

- Gestion appropriée de la production de déchets à bord des bateaux, soit l'établissement d'une classification appropriée des déchets tenant dûment compte de la réutilisation directe et de la reconception des composants des déchets qui pourraient être recyclés ; et la collecte séparée des déchets recyclables ;
- Planification et organisation de la navigation de manière à prévenir ou à minimiser la production de déchets en réduisant au minimum l'utilisation de produits et de ressources producteurs de déchets ; par exemple, le recours à l'énergie verte à des fins de navigation serait un moyen de réduire l'utilisation des batteries d'accumulateurs ;
- La mise en commun des ressources pendant la navigation, en tant qu'élément de l'économie de partage, au moyen d'une plateforme numérique d'échange (location) de ressources communes dans le domaine de la navigation. Les ressources (actifs) qui ne sont pas entièrement chargées ou ne sont pas utilisées avant la fin de leur durée d'utilité, pourraient être échangées, et on pourrait augmenter l'attrait de cette activité

plutôt que d'encourager l'achat de nouvelles ressources (actifs). Pour autant que ces activités soient possibles, leur développement à grande échelle doit être encouragé autant que possible ;

- Ports verts : soutenir l'initiative des ports verts et encourager l'accostage des bateaux dans ces ports, par exemple en privilégiant l'accostage des bateaux appartenant à des compagnies de transports fluviales qui respectent strictement les normes relatives à la responsabilité sociale des entreprises.

74. Le SC.3 a décidé de maintenir l'économie circulaire à l'ordre du jour de ses futures sessions. Au nom du SC.3, le Président a remercié les intervenants pour l'excellente qualité de leurs exposés et les a invités à prendre part aux débats pendant les prochaines sessions du Groupe de travail.

X. Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)

A. Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables (annexe de la résolution n° 58)

Document(s) : TRANS/SC.3/166 et Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/18.

75. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Fédération de Russie sur l'achèvement de l'examen de la Recommandation R0120 (V-120) de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), de la nouvelle directive de l'AISM relative aux services de trafic fluvial sur les voies navigables et des principales différences entre la directive découlant de la recommandation et les contributions des experts du SC.3, en particulier l'ajout d'un certain nombre de termes et de définitions provenant du CEVNI. La directive a été approuvée par le Comité des services de trafic fluvial (VTS) de l'AISM à sa cinquante et unième session, qui s'est tenue du 16 septembre au 7 octobre 2021. Le secrétariat a complété les informations disponibles.

76. Le SC.3 a confirmé la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-neuvième session de commencer à réviser la résolution n° 58 une fois que la recommandation de l'AISM aurait été adoptée, et a demandé au secrétariat de coordonner ces travaux avec l'AISM.

B. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale

77. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le Bélarus au sujet des préparatifs relatifs au déploiement des SIF sur les voies navigables bélarussiennes, sous la direction de l'Administration publique des transports par voie d'eau, ces services comprenant notamment la numérisation en cours des informations relatives aux voies navigables du Bélarus, aux éléments d'infrastructure et aux équipements de navigation, ainsi que d'autres activités pertinentes.

78. Le SC.3 a encouragé les États membres qui ne l'auraient pas encore fait à appliquer les résolutions de la CEE relatives aux SIF.

C. Brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/14.

79. Le Groupe de travail a pris note a) des informations communiquées par le secrétariat sur la finalisation de la brochure et b) des observations de la Fédération de Russie sur l'objet et la portée de la brochure.

80. Le SC.3 a approuvé la brochure et demandé au secrétariat de la publier d'ici à la fin de 2021.

XI. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/184, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/10.

81. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les faits survenus récemment dans ce domaine : a) les travaux actuellement menés par la Commission européenne et le Groupe d'experts des questions sociales dans le domaine de la navigation intérieure sur le projet de règlement délégué à adopter sur la base de l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397, qui vise à intégrer les renvois pertinents aux normes du CESNI dans l'annexe IV de la Directive ; b) le rapport final sur les cadres législatifs nationaux relatifs aux prescriptions en matière d'équipage dans l'Union européenne, établi par la CCNR, et c) la publication des études de la Commission européenne concernant l'amélioration de l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée et la lutte contre les stéréotypes liés au genre dans le domaine des transports : i) bonnes pratiques en matière de planification des horaires et de sélection du personnel dans les transports⁷ et ii) ensemble d'outils pédagogiques destinés à contribuer à la lutte contre les stéréotypes liés au genre⁸.

82. Le SC.3 a demandé au secrétariat de poursuivre la révision de la résolution n° 31.

XII. Glossaire du transport par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2020/14, ECE/TRANS/SC.3/2020/15, ECE/TRANS/SC.3/2020/16.

83. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des travaux en cours sur le glossaire, en particulier l'actualisation de certains termes et de certaines définitions conformément aux normes adoptées récemment et à ses résolutions. Il a appuyé la proposition faite par le secrétariat d'organiser deux réunions en ligne pour le groupe de correspondance avant la soixantième session du SC.3/WP.3, et a demandé au groupe de correspondance de convenir des dates de ces réunions.

84. Comme suite à la proposition de la Fédération de Russie, le SC.3 a demandé au secrétariat de poursuivre les travaux et d'établir un document de travail pour examen par le SC.3/WP.3 à sa soixantième session.

⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/women-transport/attractiveness-transport-sector/study-good-staff-scheduling-and-rostering-practices-transport_en.

⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/women-transport/attractiveness-transport-sector/educational-toolkits-help-fight-gender-stereotypes_en.

XIII. Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour)

A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et Amend.1 et 2.

85. Le Groupe de travail a pris note de la demande de la Croatie qui a a) souhaité obtenir des précisions sur la reconnaissance du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance délivré à des plaisanciers ne possédant ni la nationalité croate ni le statut de résident en Croatie ou dans un autre État apte à délivrer des certificats et b) indiqué qu'il convenait d'harmoniser les prescriptions applicables aux examens médicaux des candidats, en plus de celles visées par la résolution n° 40. La Croatie a relevé avec préoccupation la nature commerciale des problèmes liés à la non-reconnaissance du Certificat ; ces questions pourraient être examinées par le SC.3/WP.3 dans le but d'établir des critères minimaux qui permettraient de remédier aux lacunes constatées. L'EBA a fait part de ses commentaires sur les dispositions pertinentes de la résolution n° 40. Il a été demandé au secrétariat d'étudier cette demande point par point en coopération avec la Croatie et l'EBA, dans la perspective de la soixantième session du SC.3/WP.3.

86. Le Groupe de travail a pris connaissance des informations communiquées par le secrétariat concernant a) les mises à jour apportées à l'annexe IV de la résolution n° 40, révision 4, b) l'ajout, dans la base de données en ligne de la CEE, du spécimen de certificat international de conducteur de bateau de plaisance communiqué par l'Administration lituanienne de la sécurité des transports et c) l'application du Certificat par la Pologne. Les autorités chargées de la navigation de plaisance ayant été remplacées récemment, la situation actuelle concernant la délivrance de certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance n'était pas claire, et le SC.3 a décidé, pour le moment, de modifier l'annexe IV de la résolution n° 40 en conséquence et a demandé au secrétariat de prendre contact avec la Pologne pour lui demander d'envisager d'accepter la résolution n° 40, conformément à la procédure décrite dans le plan d'action en vue de l'acceptation et de la mise en œuvre du certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40).

87. Le Groupe de travail a pris note des demandes que le secrétariat avait récemment reçues de la part de plaisanciers souhaitant se renseigner sur la possibilité d'obtenir un certificat international de conducteur de bateau de plaisance sur la base d'un permis national, ainsi que sur la reconnaissance de ce certificat et d'autres sujets liés.

88. Le Groupe de travail a noté que, dans sa résolution du 14 septembre 2021 intitulée « Vers un transport par voies navigables intérieures pérenne en Europe » (2021/2015(INI))⁹ (par. 58), le Parlement européen avait invité les États membres de l'Union européenne à approuver le certificat international de conducteur de bateau de plaisance en adoptant la résolution n° 40. Cela favoriserait la reconnaissance transfrontière des permis et faciliterait la navigation de plaisance en Europe. Le Groupe de travail a encouragé les États membres qui appliquaient encore la résolution n° 14 à ne plus appliquer que la résolution n° 40.

B. Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance

89. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et complétées par l'EBA sur les résultats de la sixième réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance, tenue en ligne le 2 novembre 2021, juste après la soixante-cinquième session du SC.3. Parmi les points qui figuraient à l'ordre du jour, on peut citer : a) les incidences de la pandémie de COVID-19 sur le secteur de la navigation de plaisance et les enseignements à retenir à cet égard, b) les progrès accomplis dans l'élaboration du catalogue de questions de la CEE destiné à contrôler les connaissances des plaisanciers concernant le CEVNI et c) l'application de la résolution n° 40. Il a été demandé

⁹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_FR.html.

au secrétariat d'établir un document de travail sur les résultats de la réunion pour la soixantième session du SC.3/WP.3.

90. Le SC.3 a encouragé les États membres à participer activement aux activités du groupe de travail informel et à prendre part à la prochaine réunion qui se tiendra en ligne au début du mois de mars 2022.

XIV. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 13 de l'ordre du jour)

A. État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/9, ECE/TRANS/SC.3/2021/10.

91. Le Groupe de travail a pris note des informations sur l'état actuel des instruments juridiques relatifs à la navigation intérieure, décrit dans le document ECE/TRANS/SC.3/2021/9. Les gouvernements ont été invités à tenir le secrétariat informé de toute modification (correction ou ajout) à apporter à ce document.

92. Le Groupe de travail a encouragé les gouvernements qui ne l'auraient pas encore fait à adhérer aux conventions et accords de l'ONU intéressant la navigation intérieure.

93. Le Groupe de travail a pris note du document distribué à l'atelier tenu à l'occasion de la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/2021/10), dans lequel était présentée une vue d'ensemble des réponses à l'enquête sur l'établissement d'un cadre juridique international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité du transport par voie navigable. Il a estimé pouvoir utiliser ces résultats dans le cadre des activités qu'il mènera pour donner suite à cette enquête et a décidé de poursuivre la discussion à sa soixante-sixième session.

B. Application des résolutions de la Commission économique pour l'Europe relatives à la navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/11, document informel n° 8 du SC.3 (2021).

94. Le Groupe de travail a pris note des informations actualisées communiquées par le Bélarus concernant l'application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure (document informel n° 8 du SC.3 (2021)).

95. Le SC.3 a discuté des moyens susceptibles d'améliorer le suivi de l'application des résolutions et leur efficacité, et a invité les délégations à communiquer leurs propositions au secrétariat avant la soixantième session du SC.3/WP.3.

XV. Programme de travail et mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 14 de l'ordre du jour)

A. Programme de travail et évaluation biennale pour la période 2022-2023

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/12.

96. Après les avoir examinés, le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour 2022-2023 ainsi que les paramètres pertinents relatifs à son évaluation biennale figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2021/12. Le secrétariat a été invité à soumettre le programme de travail ainsi adopté au CTI.

B. Révision du mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2021/13.

97. Après l'avoir examiné, le Groupe de travail a approuvé son mandat révisé (ECE/TRANS/SC.3/2021/13) et a demandé au secrétariat de le soumettre au CTI pour adoption.

XVI. Thème général de la soixante-sixième session du Groupe de travail (point 15 de l'ordre du jour)

98. Comme suite à la proposition de la Fédération de Russie, complétée par le Président, le SC.3 a décidé que le thème de sa soixante-sixième session serait les technologies, matériaux et équipements novateurs dans le domaine des transports par voie navigable.

XVII. Liste provisoire des réunions prévues pour 2022 (point 16 de l'ordre du jour)

99. Le Groupe de travail a approuvé la liste provisoire de réunions pour l'année 2022 :

16-18 février 2022	SC.3/WP.3 (soixantième session) ;
29 juin-1 ^{er} juillet 2022	SC.3/WP.3 (soixante et unième session) ;
12-14 octobre 2022	SC.3 (soixante-sixième session).

XVIII. Questions diverses (point 17 de l'ordre du jour)

A. Projets en cours du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

100. Le secrétaire du WP.5, M. Janssens, a communiqué au Groupe de travail des informations sur a) l'Observatoire international des infrastructures de transport, b) le projet relatif aux indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) et c) les activités menées actuellement par le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport.

101. Le SC.3/WP.3 a pris note des progrès accomplis dans le développement de l'Observatoire international des infrastructures de transport. Celui-ci offrait une plateforme reposant sur un système d'information géographique (SIG) qui fonctionne sous la forme d'un marché virtuel visant à attirer des financements pour des projets nationaux, régionaux et interrégionaux relatifs à des infrastructures de transport, notamment concernant les voies navigables intérieures. Les États membres de la CEE et les banques multilatérales de développement œuvrant dans la région de la CEE ont été invités à commencer à utiliser l'Observatoire dans le cadre d'une phase expérimentale avant son lancement à l'automne 2021.

102. Le SC.3/WP.3 a pris note des progrès accomplis dans l'élaboration d'un ensemble de 215 indicateurs SITCIN pour le rail, la route, la navigation intérieure et le transport intermodal, dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement. Ces indicateurs constituaient un outil permettant aux pays d'évaluer leur degré de connectivité extérieure en termes de transport, de logistique, d'interopérabilité, de franchissement des frontières et de processus commerciaux. Le SC.3 a été invité à envisager que ces indicateurs soient utilisés par les pays pour leur permettre d'auto-évaluer les performances de leurs systèmes de transport et de logistique et leur interopérabilité avec ceux des pays voisins. Une plateforme en ligne pour les utilisateurs des indicateurs SITCIN et un cours d'apprentissage en ligne seraient disponibles d'ici à la fin de 2021 dans les trois langues officielles.

103. Les pays qui ne l'avaient pas encore fait ont été invités à communiquer leurs réponses aux questionnaires sur l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport pour les voies de navigation intérieure et les ports avant la mi-février 2022. Ces réponses permettraient de créer de la valeur ajoutée et d'étendre la couverture géographique du rapport final que le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport soumettrait au WP.5 à sa trente-cinquième session.

B. Conférence finale intitulée « Voies navigables : un pas vers la transition verte » (30 novembre-1^{er} décembre 2021, Kotka (Finlande))

104. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la tenue de la conférence finale dans le cadre du projet « Perspectives d'avenir pour les voies de navigation intérieure »(Infuture) qui prendrait fin en janvier 2022. Le programme de la conférence serait composé de quatre modules : a) Vers une transition verte ; b) Possibilités et perspectives offertes par les voies navigables aujourd'hui ; c) Meilleures pratiques et solutions intelligentes et d) Perspectives d'avenir pour les voies de navigation intérieure.

XIX. Adoption du rapport (point 18 de l'ordre du jour)

105. Conformément à la pratique établie et à la décision du CTI (document ECE/TRANS/156, par. 6), le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa soixante-cinquième session sur la base d'un projet établi par le Président avec le concours du secrétariat.

106. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions officielles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises lors de la session ont été diffusées dans toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation tacite sous un délai de soixante-douze heures par les délégations participant à la session. La procédure d'approbation tacite a été clôturée le jeudi 18 novembre 2021 à 18 heures (HNEC) et s'est terminée sans objection. Les décisions de la réunion sont donc considérées comme adoptées. On trouvera des informations connexes sur le site Web de la CEE à l'adresse <https://unece.org/silence-procedure>.
