



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Soixante-deuxième session
Genève, 15-17 février 2023

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa soixante-deuxième 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. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	8–9	3
IV. Résultats de la soixante-sixième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)	10–11	3
V. Atelier « Information and Computerization Technologies and Intelligent Transport Systems in the Inland Water Transport Sector » (atelier sur l'informatique, l'informatisation et les systèmes de transport intelligents dans le secteur des transports par voie navigable) (point 4 de l'ordre du jour)	12–36	4
VI. Infrastructures des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)	37–46	8
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	37–39	8
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)	40–43	9
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (Résolution n° 49, révision 2)	44–46	10
VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)	47–67	10
A. Code européen des voies de navigation intérieure (Résolution n° 24, révision 6)	47–52	10



B.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61, révision 2)	53–58	11
C.	Barges de navire (Résolution n° 15)	59–60	12
D.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (Résolution n° 21, révision 2)	61–67	12
VIII.	Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et transports par voie navigable intelligents (point 7 de l'ordre du jour)	68–71	13
IX.	Promotion des services d'information fluviale et des autres moyens informatiques dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)	72–80	14
A.	Directives et critères relatifs aux services de trafic sur les voies navigables intérieures (Résolution n° 58)	72–74	14
B.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe	75–77	14
C.	Autres activités	78–80	15
X.	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 9 de l'ordre du jour)	81–84	15
XI.	Statistiques des transports par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)	85–86	16
XII.	Termes et définitions se rapportant au transport par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour)	87–89	16
XIII.	Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour)	90–96	16
A.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (Résolution n° 40, révision 4)	90–91	16
B.	Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance	92–93	17
C.	Certificat international (carte internationale) pour les bâtiments de plaisance (Résolution n° 13)	94–96	17
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)	97–98	17
	Semaine du transport par voie navigable (20-24 mars 2023, Bruxelles)	97–98	17
XV.	Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour)	99	18

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après dénommé « Groupe de travail » ou « SC.3/WP.3 ») a tenu sa soixante-deuxième session du 15 au 17 février 2023, à Genève.
2. Des représentants des pays suivants y ont participé : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Suède, Tchéquie et Ukraine.
3. La Commission européenne était représentée. Des délégations de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) étaient présentes. Des délégations du Hamburg Vessel Coordination Center GmbH (HVCC), de la Free Boating Association et de l'Université maritime de Szczecin (Pologne) étaient présentes à l'invitation du secrétariat.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a prononcé l'ouverture de la session. Il a accueilli les participants et leur a souhaité de fructueux travaux.
5. Le Groupe de travail est convenu que le secrétariat présiderait temporairement la session aux fins de l'adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) et de l'élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour), et qu'il confierait ensuite la présidence au Bureau nouvellement élu.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/123 et document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2023)

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire sous réserve des modifications pouvant intervenir en cours de session. Le point 12 de l'ordre du jour, « Navigation de plaisance », a été complété par l'alinéa c), « Certificat international (carte internationale) pour les bâtiments de plaisance (Résolution n° 13) » ; le point 14 de l'ordre du jour, « Questions diverses », a été complété par la question relative à la « Semaine du transport par voie navigable (20-24 mars 2023, Bruxelles) ». L'ordre du jour a été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2023) pour que les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 à 6 (2023) soient 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.

III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

8. M. V. Dabrowski (Tchéquie) a été élu Président pour les soixante-deuxième, soixante-troisième, soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions du Groupe de travail.
9. M. T. Kocoń (Pologne) a été élu Vice-Président pour les soixante-deuxième, soixante-troisième, soixante-quatrième et soixante-cinquième sessions du Groupe de travail.

IV. Résultats de la soixante-sixième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/217

10. Le Groupe de travail a pris note des informations du secrétariat concernant les éléments relevant des principales décisions prises par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixante-sixième session, à savoir : a) l'atelier sur le

développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures ; b) la table ronde organisée conjointement par le SC.3 et le WP.24¹ dans le but de faciliter l'harmonisation du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (Protocole AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable avec l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) ; c) l'approbation de l'amendement n° 5 à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) ; d) l'adoption de l'amendement n° 4 à l'annexe de la résolution n° 61 ; e) l'approbation du Glossaire du transport par voie navigable ; f) l'approbation du projet de règlement intérieur du SC.3.

11. Le Groupe de travail a noté que le projet de règlement intérieur du SC.3 avait été communiqué au Comité des transports intérieurs (CTI) pour adoption à sa quatre-vingt-cinquième session.

V. Atelier « Information and Computerization Technologies and Intelligent Transport Systems in the Inland Water Transport Sector » (atelier sur l'informatique, l'informatisation et les systèmes de transport intelligents dans le secteur des transports par voie navigable) (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/1 et document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2023)

12. Conformément à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-sixième session (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 105), les délégations ont participé à l'atelier sur l'informatique, l'informatisation et les systèmes de transport intelligents (STI) dans le secteur des transports par voie navigable, qui s'est tenu le 15 février 2023. Les participants à cet atelier se sont principalement penchés sur : a) les meilleures pratiques concernant l'utilisation de l'informatique et des STI dans le secteur des transports par voie navigable ; b) les avantages de l'informatique et des STI pour le secteur des transports par voie navigable ; c) les principales stratégies et technologies en matière d'informatique et de STI pour les transports par voie navigable ; d) les étapes à venir et les autres questions pertinentes.

13. Le secrétariat a ouvert l'atelier. Les principaux intervenants étaient : M. S. Turf (Commission européenne), M. S. Legusha (Registre maritime russe), M. F. Guichard (secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE)), M. P. Durajczyk et M^{me} N. Drop (Université maritime de Szczecin) et M. G. Hirt (HVCC). Une présentation vidéo transmise par M. P. Bajor (Université des sciences appliquées de Dunaújváros (Hongrie)) a été diffusée et le secrétariat a communiqué des informations sur le projet PLATINA 3, transmises par M. M. Quispel (Centre d'expertise et d'innovation pour la navigation intérieure).

14. Dans son exposé, M. Turf a mis l'accent sur les initiatives de la Commission européenne relatives à la transition numérique dans le secteur des transports par voie navigable, qui visaient à atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et de la Stratégie de mobilité durable et intelligente. Il a souligné le rôle de la transition numérique dans la réalisation des principaux objectifs du plan d'action NAIADES III², celle-ci pouvant contribuer de manière essentielle à l'amélioration de l'efficacité et de la fiabilité de la gestion de la navigation et du trafic, à la meilleure intégration du transport par voies navigables intérieures dans les processus logistiques et dans les chaînes multimodales, et à la réduction de la charge et des coûts administratifs associés au respect de la législation. Il a évoqué plus particulièrement les mesures 25 et 26 dans le domaine du transport par voie navigable intelligent et a abordé les difficultés liées à la transition numérique dans le secteur mentionné dans l'étude sur l'Espace numérique de navigation intérieure (Digital Inland Waterway Area, DINA) et le rôle de la Commission européenne dans la recherche de solutions à ces

¹ Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique.

² Voir ECE/TRANS/SC.3/2021/1.

problèmes et l'amélioration de la compétitivité du secteur. Les prochaines étapes de la transition numérique portaient sur l'élaboration et la mise en application d'une conception de cette transition dans le secteur du transport par voie navigable.

15. M. Legusha a fait un exposé sur les faits nouveaux dans le domaine de la navigation automatisée en Fédération de Russie. Il a d'abord fait état d'un projet lancé en 2019 sous l'égide du Réseau d'information sur les transports maritimes (MARINET)³, qui visait à mettre en place les conditions techniques et juridiques nécessaires à l'exploitation généralisée des bateaux de surface autonomes sur la base des réglementations internationales et nationales existantes, ainsi que des essais de systèmes de navigation autonomes sur des navires maritimes et des bateaux de navigation intérieure. Il a souligné que la Fédération de Russie était l'un des acteurs les plus performants dans la mise en exploitation concrète des bateaux de surface autonomes et le premier pays où ce type de bateaux pouvait être utilisé à des fins commerciales. Il a évoqué le cadre législatif existant, l'expérience pratique et les programmes de formation destinés aux marins, et a fourni des informations détaillées sur le plan d'exécution en trois étapes pour le développement de la navigation automatisée⁴. En conclusion, il a mentionné les défis à relever pour assurer l'exploitation commerciale des bateaux de surface autonomes, notamment la sécurité des opérations et du contrôle, l'interaction avec les bateaux de type classique et les travaux menés par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans ce domaine, et il a invité les parties intéressées à coopérer.

16. En réponse aux questions du Bélarus, de la Belgique et de la Commission européenne, la Fédération de Russie a fourni des informations détaillées sur les éléments suivants : a) les essais de bateaux de surface autonomes, le niveau d'automatisation et le nombre de membres d'équipage à bord ; b) les réglementations nationales relatives à la navigation automatisée et les travaux de recherche sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure automatisés ; c) les essais de remorqueurs et de pousseurs automatisés effectués sur des fleuves sibériens et les résultats d'évaluations préliminaires.

17. L'exposé de M. Guichard portait sur les travaux menés par la CEE dans le domaine des STI en 2022 et 2023, et sur les faits nouveaux s'y rapportant, qui s'inscrivaient dans le cadre de la feuille de route révisée de la CEE concernant les STI pour la période 2021-2025, adoptée par le CTI en février 2021. Le groupe de travail informel des STI, créé par le WP.29⁵ en 2019, a tenu en juin 2022 sa quatrième session, consacrée à l'examen de la mise en application de la feuille de route de la CEE, et, en janvier 2023, sa cinquième session extraordinaire sur les communications entre véhicules. M. Guichard a ensuite évoqué les progrès réalisés par les groupes de travail du CTI dans les domaines des STI, de l'automatisation et de la transition numérique, ainsi que les résultats du colloque annuel sur la voiture connectée de demain (Future Networked Car Symposium) organisé conjointement par l'Union internationale des télécommunications (UIT) et la CEE du 22 au 25 mars 2022. Il s'est ensuite penché sur les évolutions récentes dans le domaine des véhicules routiers : a) les véhicules à conduite automatisée, en particulier les systèmes actifs d'aide à la conduite ; b) l'intelligence artificielle dans les véhicules routiers et les systèmes de transport ; c) la sécurité des véhicules électriques ; d) la cybersécurité et d'autres questions s'y rapportant.

18. M. Durajczyk et M^{me} Drop ont ensuite fait un exposé sur les résultats des études concernant les possibilités d'utiliser les services d'information fluviale (SIF) sur les voies navigables intérieures pour améliorer l'efficacité du transport urbain et interurbain de marchandises en Pologne. Ces études visaient à promouvoir le transport par voie navigable en tant que solution de remplacement viable pour le transport de marchandises dans les zones urbaines. M. Durajczyk et M^{me} Drop ont décrit les infrastructures des SIF sur les voies navigables polonaises et leurs avantages, ainsi que les perspectives et les fonctions du centre SIF de Szczecin. L'étude de cas concernant le transport de marchandises sur la section de l'Oder entre Opole et Wrocław dans des barges comportant deux couches de conteneurs a montré les avantages du transport de conteneurs par voie navigable par rapport au transport

³ <https://marinet.org/about/>.

⁴ <http://www.a-nav.org>.

⁵ Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules.

routier pour ce qui concernait la rentabilité, la consommation de carburant et l'empreinte carbone. Toutefois, le transport par voie navigable était moins avantageux en ce qui concernait la longueur et la durée du trajet ainsi qu'en raison du caractère saisonnier et de la vulnérabilité aux conditions météorologiques et au niveau de l'eau. En conclusion, M. Durajczyk et M^{me} Drop ont mentionné les avantages de l'utilisation des SIF pour ce qui est d'optimiser le chargement des bateaux, l'itinéraire et les conditions d'utilisation des voies navigables, et de réduire la charge administrative.

19. Les participants ont ensuite posé des questions et poursuivi les débats concernant les éléments suivants : a) la promotion des SIF en tant que moyen de favoriser le transfert modal et qu'outil de connexion entre la navigation intérieure et les autres modes de transport ; b) les perspectives de déploiement des SIF en Pologne ; c) l'application des Services de trafic maritime (STM), du système d'identification automatique (AIS)⁶ et des systèmes de renforcement satellitaire (SBAS) en vue d'accroître l'exactitude du positionnement sur les voies navigables polonaises. La Tchéquie, la Commission européenne, l'Université maritime de Szczecin et le secrétariat ont pris part à ces échanges.

20. M. G. Hirt a commencé son exposé en mentionnant les principales tâches et activités du HVCC : a) la coordination des escales des bateaux de grande taille, des bateaux collecteurs et des barges dans le port de Hambourg, la planification des rotations dans le port et la coordination des départs après manutention et des terminaux ; b) le rôle d'interface de communication entre le STM de Hambourg et les commandants de bord navigant sur l'Elbe. Il a décrit les principes de la planification et de l'optimisation de l'heure d'arrivée en étroite collaboration avec d'autres ports et fournisseurs de services et au moyen d'échanges de données avec ceux-ci. Pour faciliter cette tâche, le HVCC avait créé une plateforme numérique reposant sur un logiciel sur mesure permettant de gérer la coordination des bateaux, qui pouvait être utilisée par plus de 1 000 utilisateurs dans le port. M. Hirt a ensuite parlé de la marche à suivre pour la période à venir et a mis en avant les éléments suivants : a) les projets en cours concernant les barges, qui visaient à améliorer les échanges de données numériques avec les opérateurs de barges et d'autres partenaires, les ports intérieurs et les infrastructures dans l'arrière-pays, ainsi qu'à renforcer les activités de coordination centralisée du HVCC ; b) les projets portant sur les voies navigables intérieures ; c) les activités visant à réduire les émissions provenant des bateaux.

21. M. Bajor a fait un exposé sur les stratégies visant à assurer la transition numérique du secteur du transport par voie navigable en Hongrie et sur les avantages de cette évolution. Il a brossé un tableau de l'état actuel de la section hongroise du Danube, ainsi que des avantages et des défis liés au développement du transport par voie navigable et à l'augmentation de sa part modale. L'une des solutions à cet égard était la synchronicité, qui offrait des possibilités en matière de durabilité, de compétitivité et de résilience pour l'ensemble des chaînes d'approvisionnement et nécessitait la mise en place d'un nouveau type de modèle de fonctionnement logistique reposant sur un partage de données à grande échelle, l'information en temps réel et la transition numérique des ports et du transport par voie navigable. M. Bajor a décrit la stratégie de la Hongrie en matière de STI pour le secteur du transport par voie navigable, fait état des résultats de l'atelier organisé en 2022 sur l'augmentation de la part du transport de fret par chemin de fer et par voie navigable en Hongrie, et a présenté des conclusions sur les moyens de faciliter la transition vers un nouveau type de modèle d'activité.

22. Le Groupe de travail a pris note des informations relatives aux principales conclusions du rapport sur les perspectives et la marche à suivre en ce qui concernait l'automatisation et les systèmes embarqués dans le cadre du projet PLATINA 3.

23. Le Président a remercié les intervenants pour leurs exposés de grande qualité.

24. Les exposés ont été suivis de questions et d'échanges au cours desquels des points à examiner plus avant ont été relevés. Les participants ont été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

⁶ Système d'identification automatique.

25. Les participants ont pris part aux tables rondes sur les différents aspects de l'informatique, de l'informatisation et des STI. Le secrétariat a donné un aperçu des réponses au questionnaire à choix multiples et les participants ont procédé à un échange de vues sur chacun des sujets.

26. Il a été estimé que les applications et technologies existantes en matière d'informatique et de STI satisfaisaient à 60 % des besoins du secteur du transport par voie navigable.

27. Les participants se sont ensuite intéressés à la définition des STI destinés à la navigation intérieure ainsi qu'aux objectifs et principaux éléments constitutifs de ces STI. Ils ont relevé : a) que les STI ne faisaient pas l'objet d'une définition harmonisée ; b) que cette réflexion devait tenir compte des autres modes de transport.

28. Le Groupe de travail a estimé que les principales stratégies et technologies en matière d'informatique et de STI pour le transport par voie navigable étaient les suivantes :

- SIF ;
- Signalisation et balisage intelligents des voies navigables ;
- AIS ;
- Navigation automatisée ;
- Infrastructures intelligentes ;
- STM ;
- Systèmes de localisation par satellite.

29. Les délégations sont convenues qu'il était nécessaire de mettre en place des STI ou de les développer dans les domaines suivants :

- Gestion du trafic ;
- Prévention du risque de collision ;
- Cartes de navigation ;
- Systèmes de mesure de la profondeur ;
- Sécurité et sûreté des bateaux, des personnes et des cargaisons à bord ;
- Facilitation des opérations dans les ports ;
- Bateaux automatisés ;
- Réduction des émissions ;
- Analyse des mégadonnées ;
- Prévention de la pollution des eaux ;
- Liaisons entre les ports et l'arrière-pays.

30. Parmi les personnes ayant répondu, 40 % étaient d'avis que les STI du secteur du transport par voie navigable présentaient des caractéristiques propres à ce mode de transport et 20 % estimaient qu'ils n'en présentaient pas.

31. Le Groupe de travail a jugé que les principaux avantages liés à l'utilisation de l'informatique et des STI dans le secteur du transport par voie navigable étaient les suivants :

- Amélioration de la gestion du trafic ;
- Amélioration de l'efficacité, de la sûreté et de la sécurité du système de transport par voie navigable grâce à l'utilisation des outils technologiques d'information, de communication et de vérification ;
- Amélioration du temps de trajet ;
- Gestion des incidents ;
- Réduction des effets de ce mode de transport sur l'environnement.

32. Les participants ont estimé que les éléments ci-après faisaient obstacle à l'informatisation et au déploiement des STI dans le secteur :

- Absence de politiques harmonisées ;
- Financement et investissements insuffisants ;
- Obstacles administratifs ;
- Cadre réglementaire insuffisant.

33. S'agissant des possibilités d'harmoniser les politiques et de mettre en place une coopération internationale en matière d'informatisation et de systèmes de transport intelligents dans le secteur, les participants ont fait les observations suivantes :

- Des innovations sont nécessaires pour renforcer l'efficacité et la compétitivité dans le secteur de la navigation intérieure en Europe, notamment en coopération avec la CEE, les commissions fluviales et d'autres parties prenantes ;
- Une approche harmonisée est indispensable pour garantir des résultats concrets ;
- La création de communautés de données internationales est nécessaire pour coordonner le trafic et développer le transport synchronodal ;
- L'harmonisation des politiques pourrait favoriser le déploiement de nouvelles technologies.

34. Les participants ont fourni des exemples d'initiatives et de projets récents et en cours, et ont précisé les enseignements qui en avaient été tirés.

35. La discussion a porté sur les applications et les outils informatiques fournis par la CEE qui pourraient être utiles pour le transport par voie navigable. Le secrétariat a fourni des informations supplémentaires concernant les éléments suivants :

- Système international eTIR (Convention TIR) ;
- Observatoire international des infrastructures de transport ;
- Outil relatif aux effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et à l'adaptation à ces changements ;
- Indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) ;
- Observatoire sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19 ;
- ForFITS ;
- SafeFITS.

36. Les participants ont débattu des recommandations qui pourraient être adressées au SC.3 et au SC.3/WP.3. Le Bélarus a fait valoir que ce sujet pourrait être inscrit à l'ordre du jour des deux groupes de travail à titre permanent et a suggéré qu'une résolution du SC.3 soit élaborée.

VI. Infrastructures des 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 et ECE/TRANS/SC.3/217

37. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat concernant : a) le statut de l'AGN ; b) le projet de résolution du CTI visant à faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, qui portait sur la possibilité d'établir un contrôle conjoint par le SC.3 et le WP.24 de l'harmonisation entre l'AGN et le 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, approuvé par le SC.3 et le WP.24 et communiqué au CTI pour adoption à sa quatre-vingt-cinquième session.

38. Le secrétariat a indiqué qu'aucune proposition d'amendement à l'AGN n'avait été communiquée par les Parties contractantes et a rappelé la proposition de modification rédactionnelle faite par la Croatie à la soixante-sixième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 54). Les pays ont été encouragés à communiquer au secrétariat toute proposition de mise à jour de l'AGN.

39. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations de la Commission européenne sur l'état d'avancement de la révision du Règlement sur le réseau transeuropéen de transport (réseau RTE-T) : a) l'adoption de la proposition de texte législatif modifiée par le Collège de commissaires le 26 juillet 2022 ; b) l'adoption de la position commune (orientation générale) du Conseil des Ministres des transports le 5 décembre 2022 ; c) l'examen des amendements par le Parlement européen ; d) les consultations tripartites prévues entre la Commission européenne, le Conseil et le Parlement européen. L'adoption de la version révisée du Règlement RTE-T était prévue pour la fin de l'année 2023. Le Président a proposé que le SC.3/WP.3 poursuive les délibérations à ce sujet à sa soixante-troisième session. Le secrétariat a rappelé la décision du SC.3 de reporter la réunion du groupe d'experts concernant la nouvelle classification des voies navigables européennes communiquée par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 59 et 60) et a exprimé l'espoir que les progrès réalisés dans la révision du Règlement RTE-T permettraient de décider de la date de la première réunion de ce groupe en consultation avec le Président et la Commission européenne.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/2 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/3

40. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par les pays sur la préparation de la quatrième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu), conformément à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-cinquième session.

41. Le Groupe de travail a pris note du texte de synthèse des amendements 1 à 5 au Livre bleu (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/2). Le Président a informé les participants à la session que les informations relatives aux voies navigables tchèques étaient à jour et a invité les pays à communiquer des propositions au secrétariat après la session. Le secrétariat a appelé l'attention sur les informations actualisées concernant les paramètres des voies navigables figurant dans : a) le document ECE/TRANS/SC.3/2022/4 transmis par la Belgique et la Croatie ; b) le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/6 (annexe II) établi conformément à la décision prise par la Commission de la Moselle à sa séance plénière du 26 novembre 2020. La Belgique a mentionné les projets d'infrastructure en cours qui pourraient entraîner de nouvelles mises à jour du Livre bleu ; ces informations seraient communiquées au secrétariat.

42. Conformément à la décision qu'il avait prise à sa soixante et unième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, par. 42), le Groupe de travail a examiné la proposition visant à compléter le Livre bleu en y ajoutant un tableau contenant la liste des liaisons manquantes, établie par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/3). Le secrétariat a indiqué que : a) la liste des liaisons manquantes contenait des voies navigables ne figurant pas dans l'AGN ; b) les données relatives à certaines liaisons manquantes en Belgique, France, Italie, Pologne, Roumanie et Slovaquie pourraient nécessiter une mise à jour. La Belgique et la Roumanie ont indiqué qu'un délai supplémentaire était nécessaire pour procéder à une vérification détaillée. Le Président a formulé des observations sur la liaison manquante en Tchéquie. Le SC.3/WP.3 a demandé aux délégations de communiquer leurs observations au secrétariat pour sa soixante-troisième session.

43. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de contacter les États membres au sujet des mises à jour de la liste des liaisons manquantes et de parachever la proposition pour sa soixante-troisième session.

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 et Amend.1

44. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'information fournie par le secrétariat selon laquelle le SC.3, à sa soixante-sixième session, avait décidé d'inclure dans la liste des goulets d'étranglement stratégiques les amendements apportés à la section serbe du Danube et de la Save proposés par la Serbie. Il a relevé qu'aucune autre proposition de modification de l'annexe à la résolution n° 49 n'avait été transmise au secrétariat.

45. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le Bélarus sur les progrès accomplis dans l'élimination des goulets d'étranglement et sur les projets en cours sur la voie navigable E 40 : a) la modernisation des structures hydrauliques sur le canal du Dniepr au Boug ; la modernisation de l'écluse d'Ovzichi visant à la mettre en conformité avec les prescriptions de la classe Va, qui serait achevée en 2024, et la modernisation des autres écluses, qui était prévue pour 2025 et 2026 ; b) le déplacement du port fluvial de Brest en dehors de la zone urbaine.

46. Le Groupe de travail a encouragé les États membres à transmettre au secrétariat toute nouvelle proposition d'amendement à la résolution n° 49.

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

A. Code européen des voies de navigation intérieure (Résolution n° 24, révision 6)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6, ECE/TRANS/SC.3/217, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/11, ECE/TRANS/SC.3/2022/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/4

47. Le SC.3/WP.3 a pris note des propositions d'amendement au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) qui avaient été examinées depuis l'adoption de la sixième révision :

- La liste des questions restées en suspens (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/6) : un modèle de carnet de contrôle des eaux usées, les formules à employer dans les communications entre les stations des bateaux et les stations à terre et la proposition visant à classer les déchets produits du fait de l'exploitation des bateaux en des types et catégories harmonisés ;
- Les amendements éventuels fondés sur les articles 8.01, 8.02, 8.05 à 8.08 et 8.10 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et les amendements adoptés en 2022 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/11), ainsi que les amendements récents au Règlement de police pour la navigation de la Moselle (ECE/TRANS/SC.3/2022/6).

48. Comme suite à la proposition de la Roumanie, le Groupe de travail a demandé au Groupe d'experts du CEVNI de poursuivre les travaux concernant les propositions d'amendement au CEVNI. Le secrétariat a été chargé d'établir un document de travail fondé sur les articles 8.01, 8.02, 8.05 à 8.08 et 8.10 du RPNR.

49. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les résultats de la trente-huitième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue en ligne le 13 février 2023 : a) les débats concernant la possibilité de compléter le CEVNI en y ajoutant

des dispositions spéciales visant à améliorer l'état de préparation aux pandémies et aux situations du même ordre ; b) les débats concernant l'introduction dans le CEVNI de versions électroniques des certificats des bateaux et d'autres documents ; c) la modification de la définition des autres déchets spéciaux figurant à l'article 10.01 ; d) d'autres propositions d'amendement. La Roumanie a mentionné l'importance de l'introduction de versions électroniques de certains documents utilisés dans ce secteur et a souligné qu'il était nécessaire d'harmoniser les résultats de ces travaux en Europe. Le secrétariat a été invité à établir un document de travail sur les résultats de la réunion en vue de la soixante-troisième session du Groupe de travail.

50. Pour faire suite à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-sixième session (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 68), le Groupe de travail a examiné la proposition de nouvelles dispositions du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) relatives à l'utilisation du méthanol pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure, élaborée par le groupe de travail temporaire des prescriptions techniques applicables aux piles à combustible (CESNI/PT/FC), mis sur pied par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), qui avait été communiquée par le Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/4). Le Président et les délégations ont formulé des observations à ce sujet. La Belgique a informé le SC.3/WP.3 des activités de la CCNR et du CESNI portant sur les carburants de remplacement et a appuyé la proposition. La Fédération de Russie a souligné la pertinence du document concerné, a remercié ses auteurs et a appuyé la proposition, qui était conforme aux travaux de recherche en cours et aux dispositions nationales relatives aux prescriptions en matière de sécurité concernant l'utilisation du méthanol à bord des bateaux. La Roumanie a souligné l'importance du travail effectué par le CESNI/PT/FC et a estimé qu'il fallait apporter les modifications nécessaires à d'autres réglementations, en particulier aux règles de navigation, et aux textes portant sur le transport de marchandises dangereuses et la formation des équipages.

51. Le SC.3/WP.3 était d'avis que l'introduction de dispositions relatives à l'utilisation du méthanol pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure représentait une importante avancée réglementaire, mais qu'il importait d'analyser en détail ses incidences éventuelles sur d'autres textes tels que les règles de navigation. Il a décidé de transmettre ce document au Groupe d'experts du CEVNI et de maintenir ce point à l'ordre du jour de ses sessions suivantes.

52. Le Groupe de travail a demandé à ses représentants ayant participé aux travaux du CESNI/PT/FC d'informer le CESNI des débats tenus à la session en cours et de lui demander de fournir des précisions concernant les prochaines étapes.

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, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/5 et document informel SC.3/WP.3 n° 6 (2023)

53. Le SC.3/WP.3 a noté que l'amendement n° 4 à l'annexe de la résolution n° 61, adopté par le SC.3 à sa soixante-sixième session en tant que résolution n° 104 (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 67), était disponible sur le site Web de la CEE.

54. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des modifications apportées à l'édition 2023/1 de l'ES-TRIN (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/5) qui pourraient avoir des répercussions sur l'annexe de la résolution n° 61. La Roumanie a appuyé la proposition visant à apporter des amendements à l'annexe de la résolution n° 61 et a ajouté qu'il serait souhaitable que le secrétariat participe aux activités du Groupe de travail relatif aux prescriptions techniques des bateaux (CESNI/PT).

55. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat d'élaborer, en coopération avec la Roumanie et d'autres États membres intéressés, une proposition d'amendement à l'annexe à la

résolution n° 61 sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/5, et de la lui soumettre à sa soixante-troisième session.

56. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat de la décision (UE) 2022/1962 du Conseil du 13 octobre 2022 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du CESNI et lors de la session plénière de la CCNR sur l'adoption de standards établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et aux services d'information fluviale (document informel SC.3/WP.3 n° 6 (2023)).

57. La Belgique a rendu compte au Groupe de travail des activités du Groupe de travail des technologies de l'information du CESNI (CESNI/TI) et de l'adoption de l'édition 2023/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS).

58. Les délégations ont échangé des vues sur la procédure d'application de l'édition 2023/1 de l'ES-TRIN et de l'édition 2023/1 de l'ES-RIS. Le Président, la Roumanie et la Commission européenne ont pris part à ces échanges.

C. Barges de navire (Résolution n° 15)

Document(s) : TRANS/SC.3/131 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/6

59. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat, sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/6, au sujet de l'évolution de la flotte de barges de navire sur les voies navigables européennes, de la situation actuelle du transport par barges de navire dans la marine marchande, de l'état actuel de la résolution n° 15 et des prochaines étapes possibles. La Commission européenne a indiqué au SC.3/WP.3 que les bateaux de ce type n'étaient pas enregistrés dans la base de données européenne sur les coques de bateaux, car ils n'étaient pas tenus de disposer d'un certificat de l'Union européenne.

60. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de la résolution n° 15 à sa soixante-troisième session.

D. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (Résolution n° 21, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1 et Add.1, ECE/TRANS/SC.3/2022/8 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/7

61. Le SC.3/WP.3 a pris note de la proposition d'amendement à la résolution n° 21, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/7, qui avait été établie par le secrétariat sur la base des recommandations révisées relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux navigant sur le Danube, conformément à la décision que le SC.3/WP.3 avait prise à sa soixante et unième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, par. 58), et de l'article 9.03 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI).

62. Le Bélarus a proposé de remplacer, dans la version russe, l'expression « déchets huileux et graisseux » par « déchets contenant de l'huile ». Sur proposition du secrétariat, le SC.3/WP.3 est convenu de revenir sur cette question à ses sessions suivantes. La Commission européenne a formulé des observations sur l'expression « autres déchets » et a proposé que soit envisagée une harmonisation de la résolution avec la version révisée du Règlement RTE-T.

63. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les amendements proposés sous réserve des observations formulées au cours de la session et a demandé au secrétariat de les communiquer au SC.3 pour adoption.

64. La Belgique a informé le Groupe de travail des modifications apportées à la CDNI et des faits nouveaux survenus en 2022 : a) dans la partie A, intitulée « Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment », modifications relatives aux rétributions d'élimination, à la transition numérique du système

de paiement électronique et du système d'enregistrement de l'élimination des déchets, et à la définition des eaux de vidange des cales ; b) dans la partie B, intitulée « Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison », modifications apportées au certificat de déchargement pour les cargaisons liquides ; c) modifications apportées à l'appendice III du Règlement d'application. La Belgique a ratifié le 25 août 2022 les amendements à la CDNI relatifs au traitement des résidus gazeux, tandis que la France et la Suisse prévoyaient de les ratifier en 2023.

65. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, en vue de sa soixante-troisième session, un document de travail contenant des propositions d'amendements aux résolutions concernées du SC.3, sur la base des modifications apportées à la CDNI.

66. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat concernant les progrès réalisés par le Comité technique 8 (ISO/TC8/SC2)⁷ de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) dans l'élaboration d'une nouvelle norme sur la gestion et la manutention des déchets à bord des bateaux de navigation intérieure (Partie 1, « Gestion et manutention à bord », et Partie 2, « Aménagement et gestion des stations portuaires de réception des déchets »).

67. Le Président a fait observer qu'aucune mise à jour de la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux (appendice à l'annexe de la résolution n° 21, révision 2) n'était disponible et a invité les pays à communiquer au secrétariat toute mise à jour éventuelle.

VIII. Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et transports par voie navigable intelligents (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/8

68. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'exposé de M. S. Turf (Commission européenne) concernant l'étude réalisée avec des pilotes sur les données spatiales de l'Union européenne pour les bateaux automatisés sur les voies navigables européennes, qui sera bientôt lancée par la Commission européenne. L'objectif principal de cette étude est de contribuer aux activités du plan d'action NAIADES III en ce qui concerne la définition, la démonstration et le déploiement de concepts de transport par voie navigable holistiques, intelligents et automatisés. Les activités envisagées dans le cadre de ce projet sont notamment les suivantes : a) le recensement des besoins des utilisateurs et des besoins liés aux opérations et aux performances en matière de détermination de position pour l'exploitation de bateaux automatisés ; b) l'analyse des obstacles techniques et réglementaires en ce qui concerne les bateaux automatisés, les chaînes de valeur dans ce secteur et les nouveaux modèles d'activité ; c) la mise au point d'un prototype de matériel embarqué utilisant les fonctionnalités propres au Système européen de navigation par satellite (Galileo) et un dossier de sécurité du Programme européen d'observation de la Terre (Copernicus) pour les voies navigables intérieures.

69. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la Belgique concernant les travaux menés par la CCNR dans le domaine de l'automatisation, en particulier l'adoption d'une définition actualisée des niveaux d'automatisation en navigation intérieure. La Belgique a proposé que la navigation automatisée soit inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Groupe d'experts du CEVNI et a proposé que soient examinés les thèmes suivants : a) harmoniser le CEVNI avec les dispositions pertinentes des Règlements de police des commissions fluviales ; b) poursuivre l'analyse des lacunes du cadre réglementaire de la CEE, notamment du CEVNI, qui freinent le développement de la navigation automatisée, sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/2019/13.

⁷ www.iso.org/committee/45816.html.

70. Le Groupe de travail a pris note des informations actualisées communiquées par le secrétariat concernant le cadre réglementaire international relatif à la navigation automatisée (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/8).

71. Le Groupe de travail a appuyé la proposition de la Belgique et a demandé au secrétariat de mettre à jour, en coopération avec ce pays, le document ECE/TRANS/SC.3/2019/13 pour sa soixante-troisième session.

IX. Promotion des services d'information fluviale et des autres moyens informatiques dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)

A. Directives et critères relatifs aux services de trafic sur les voies navigables intérieures (Résolution n° 58)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 et Amend.1,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13 et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/9

72. Conformément à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-sixième session, visant à ce qu'un projet de proposition de révision de l'annexe de la résolution n° 58 soit établi et soumis à la soixante-deuxième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 81 et 82), le SC.3/WP.3 a pris note du projet figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/9 et des précisions supplémentaires apportées par le secrétariat. Ce projet était fondé sur la résolution A.1158(32) de l'OMI, intitulée « Directives applicables aux services de trafic maritime », la directive G1166 de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), intitulée « Vessel Traffic Services in Inland Waters » (Services de trafic dans les eaux intérieures), et le manuel de l'AISM sur les Services de trafic maritime.

73. Le Président a invité le Groupe de travail à poursuivre l'examen du projet et à envisager : a) de compléter la section 3.2 en y indiquant les responsabilités du fournisseur de service de trafic telles qu'elles sont définies dans la résolution A.1158(32) de l'OMI ; b) d'exclure du projet la section 5.10, intitulée « Agrément, compétence, certification et reconfirmation de la certification ».

74. Le Groupe de travail a demandé aux délégations de consulter les organismes nationaux responsables des STM et de transmettre leurs observations sur le projet en vue de sa soixante-troisième session.

B. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.2,
ECE/TRANS/SC.3/198/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1 et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/10

75. Le SC.3/WP.3 a échangé des vues sur la poursuite des travaux d'harmonisation des résolutions relatives aux SIF avec l'ES-RIS, sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/10.

76. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les travaux en cours visant à harmoniser les dispositions de la résolution n° 48 avec l'édition 2023/1 de l'ES-RIS.

77. Le Président a invité les délégations à soumettre des propositions concernant les moyens d'organiser le plus efficacement possible la suite des travaux sur l'harmonisation des résolutions RIS avec l'ES-RIS et a proposé que le Groupe de travail poursuive l'examen de cette question à sa soixante-troisième session.

C. Autres activités

78. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'exposé de M. S. Turf (Commission européenne) sur l'état d'avancement de la révision de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des SIF harmonisés sur les voies navigables communautaires : a) les résultats de l'évaluation ; b) la publication du document de travail des services SWD(2021)50, le 25 février 2021 ; c) l'étude d'impact et la présentation des points à améliorer ; d) le calendrier et les mesures envisagées.

79. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. F. Shishlakov (Administration de la voie navigable Volga-Baltique (Fédération de Russie)) sur l'état d'avancement de la mise en place du système de transmission de données pour les cartes électroniques, qui comprenait des stations d'accès mobiles à terre installées en 2021 et 2022 sur la Neva et la voie navigable Volga-Baltique afin de garantir une couverture fiable de cette zone. Les essais à bord du système avaient permis de tirer des premières conclusions sur le matériel nécessaire à bord pour assurer le téléchargement des corrections.

80. Le secrétariat a présenté les résultats de la Conférence sur les services d'information du Danube de 2022, qui s'était tenue les 14 et 15 décembre 2022 à Bucarest.

X. 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 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2023)

81. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant les faits nouveaux dans ce domaine :

- Adoption par la CCNR du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2023 ;
- Initiatives législatives de la Commission européenne relatives à l'emploi et aux compétences dans le secteur du transport par voie navigable ;
- Réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur de la navigation intérieure, qui sera organisée par l'Organisation internationale du Travail (OIT) à l'automne 2023.

82. Le Président a fourni des informations complémentaires concernant l'état d'avancement de la transposition dans la législation tchèque de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

83. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Commission européenne concernant les règles relatives aux équipages et les outils numériques permettant d'enregistrer des informations relatives aux équipages et aux bateaux de transport par voie navigable (document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2023)), qui ont été établies conformément au plan d'action NAIADES III, en particulier à l'Initiative phare 7, intitulée « Des règles en matière d'équipage intelligentes et souples à l'échelle de l'UE ». Des préparatifs sont en cours en vue de l'étude préliminaire d'appui à l'étude d'impact, qui sera réalisée au premier trimestre de 2023 et qui sera suivie d'une étude semblable au second semestre de 2023. La proposition correspondante de la Commission européenne, attendue pour le premier trimestre de 2025, intégrera les normes relatives aux exigences en matière d'équipage élaborées par le CESNI.

84. Le secrétariat a informé le SC.3/WP.3 des préparatifs de l'atelier intitulé « Faire face aux défis ayant trait au marché du travail et rendre le secteur plus attractif », qui aura lieu pendant la soixante-troisième session du Groupe de travail.

XI. Statistiques des transports par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)

85. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des outils mis au point par le secrétariat du WP.6⁸, disponibles sur le site Web de la CEE : a) un recensement des voies navigables E⁹ permettant de consulter un ensemble de données statistiques officielles relatives aux principaux flux de marchandises sur les voies navigables européennes ; b) une carte interactive permettant de visualiser les volumes de fret sur les voies navigables intérieures européennes¹⁰.

86. Le Groupe de travail a invité les délégations des pays ne faisant pas partie de l'Union européenne à fournir les données manquantes dans les statistiques de la CEE afin d'étendre la carte à l'ensemble de la région de la CEE.

XII. Termes et définitions se rapportant au transport par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/218 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/11

87. Le secrétariat a communiqué des informations sur la publication du Glossaire du transport par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/218), approuvé à la soixante-sixième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 80), en ligne et en version papier.

88. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié le secrétariat pour le travail accompli et a invité les délégations à lui faire part de leurs observations concernant le Glossaire.

89. Le Groupe de travail a pris note de la liste des propositions en suspens pour le Glossaire qui : a) nécessitaient un examen plus approfondi ; b) figuraient dans les documents du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport et dans les Règlements de police des commissions fluviales ; c) avaient été proposées à la soixante-sixième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2023/11). Il a décidé d'examiner ces propositions en vue de les intégrer dans la prochaine édition du Glossaire.

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 à 3, et document informel SC.3/WP.3 n° 2 (2023)

90. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des mises à jour de l'annexe IV de la résolution n° 40 (révision 4), disponibles sur le site Web de la CEE.

91. Le Groupe de travail a pris note d'un nouveau modèle du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance, délivré par l'Allemagne depuis le 16 janvier 2023. Ce modèle avait été téléversé dans la base de données en ligne de la CEE des modèles pour ce certificat.

⁸ Groupe de travail des statistiques des transports.

⁹ <https://unece.org/transport/transport-statistics/e-iww-census-visualising-inland-water-volumes>.

¹⁰ https://w3.unece.org/Stories/2023/01/inland_waterway_freight.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/11 et document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2023)

92. Le SC.3/WP.3 a pris note des observations de la Belgique sur le projet de deuxième révision des Directives concernant la résolution n° 40 (document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2023)), établi par le groupe de travail informel de la navigation de plaisance à sa septième réunion, tenue le 10 octobre 2022. Ces observations portaient sur une éventuelle extension du champ d'application de la résolution n° 40, qui pourrait résulter de la révision de ce texte. L'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) a précisé l'objectif des modifications proposées et a suggéré d'éventuelles modifications rédactionnelles afin d'éviter toute interprétation erronée.

93. Le Groupe de travail a invité la Belgique et l'EBA à établir, en coopération avec le secrétariat, la version finale de ce projet pour sa soixante-troisième session.

C. Certificat international (carte internationale) pour les bâtiments de plaisance (Résolution n° 13)

Document(s) : TRANS/SC.3/131

94. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'exposé du Président sur la mise en application concrète de la résolution n° 13. La Tchéquie avait rencontré des difficultés en ce qui concernait la reconnaissance des certificats pour les bâtiments de plaisance délivrés à l'étranger, car il n'avait pas été possible de déterminer si les bateaux concernés étaient conformes à la législation nationale. Le Président a mentionné des questions restées en suspens concernant : a) le cadre juridique applicable à la reconnaissance des certificats ; b) les accords bilatéraux ou multilatéraux entre pays sur cette question ; c) les règles uniformes dans le domaine des prescriptions techniques applicables aux bateaux de plaisance et des inspections techniques. Il a demandé aux délégations de faire part de leurs données d'expérience à ce sujet.

95. Les débats ont ensuite porté sur certains problèmes liés à la reconnaissance des certificats pour les bateaux de plaisance. Le Président, la Belgique, l'EBA et le secrétariat ont pris part à ces échanges. L'EBA s'est référée aux pratiques en vigueur dans le secteur maritime, a donné des exemples de problèmes liés à la reconnaissance du certificat international pour les bâtiments de plaisance délivré par certaines associations de voile, et a indiqué qu'il était important, pour la navigation à l'étranger, de disposer d'une autorisation d'arbore le pavillon du pays dans lequel le certificat avait été délivré. Le secrétariat a fourni la liste des pays qui appliquaient la résolution n° 13 depuis le mois d'octobre 2019.

96. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de recueillir auprès des pays des renseignements sur les accords conclus sur cette question, ainsi que des informations pratiques sur l'application de la résolution.

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

Semaine du transport par voie navigable (20-24 mars 2023, Bruxelles)

97. Le secrétariat a communiqué des informations concernant la Semaine du transport par voie navigable (20-24 mars 2023, à Bruxelles et en ligne) :

- 20 et 21 mars : projets portant sur les actions visant à rendre ce secteur plus respectueux de l'environnement, sur la résilience face aux changements climatiques et sur l'automatisation ;
- 22 mars : résultats du projet « Masterplan Digitalization of Inland Waterways » (transition numérique des voies de navigation intérieure) (DIWA)¹¹ ;

¹¹ masterplandiwa.eu/.

- 23 et 24 mars : manifestation consacrée à l'achèvement du projet PLATINA 3¹².

98. Les délégations ont été invitées à participer aux manifestations prévues au cours de la Semaine du transport par voie navigable.

XV. Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour)

99. Conformément à l'usage établi, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa soixante-deuxième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

¹² platina3.eu.