


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**
Cinquante-sixième session
 Genève, 12-14 février 2020

**Rapport du Groupe de travail de l'unification
des prescriptions techniques et de sécurité en navigation
intérieure sur sa cinquante-sixième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5-6	3
III. Élection du bureau (point 2 de l'ordre du jour)	7-8	3
IV. Résultats de la soixante-troisième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour).....	9-10	4
V. Atelier sur les objectifs de développement durable et la manière dont ils peuvent être atteints en ce qui concerne les voies navigables (point 4 de l'ordre du jour) ...	11-39	4
VI. Infrastructure des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour).....	40-43	10
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	40	10
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu).....	41-42	10
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2).....	43	10
VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)	44-58	11
A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5).....	44-50	11
B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	51-55	12



C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21 révisée).....	56-58	12
VIII.	Dispositions pour les bateaux d'excursions journalières (point 7 de l'ordre du jour).....	59-62	13
IX.	Transport fluviomaritime en Europe (point 8 de l'ordre du jour).....	63-77	13
X.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour).....	78-86	17
A.	Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63 révisée).....	78-82	17
B.	Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution n° 79).....	83	18
C.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale.....	84-85	18
D.	Conférence sur les services d'information du Danube	86	19
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).....	87-92	9
XII.	Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour).....	93-97	20
A.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4).....	93-94	20
B.	Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance	95-97	20
XIII.	Thème général de la cinquante-septième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour).....	98	20
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	99-103	21
A.	Élaboration d'une base de données et d'un cadre juridique communs pour l'inspection des bateaux sur le tronçon du Danube commun à la Bulgarie et à la Roumanie, et mise en place d'une interface avec le service national d'information fluviale.....	99-101	21
B.	Questionnaires sur l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport pour les voies de navigation intérieure et les ports.....	102-103	21
XV.	Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour).....	104	22

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3/WP.3) a tenu sa cinquante-sixième session du 12 au 14 février 2020 à Genève.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales ci-après : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube (CD) et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save ou CS). La Commission européenne était représentée. Des délégations de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) étaient présentes. Des délégations de Lloyd's Register (LR) et du Bureau d'ingénierie marine étaient représentées à l'invitation du secrétariat.
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 a évoqué les principaux thèmes de la session ainsi que les tâches et les objectifs actuels dans ce secteur. Il a remercié les États membres et les autres principales parties prenantes pour leurs contributions au Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/111, document informel SC.3/WP.3 n° 1/Rev.1 (2020)

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, sous réserve des modifications apportées pendant la session :

a) Ajouter au point 5 de l'ordre du jour l'alinéa c) : Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49) ;

b) Compléter le point 14 de l'ordre du jour (Questions diverses) en y ajoutant les éléments suivants :

- Élaboration d'une base de données et d'un cadre juridique communs pour l'inspection des bateaux sur le tronçon du Danube commun à la Bulgarie et à la Roumanie, et mise en place d'une interface avec le service national d'information fluviale ;
- Questionnaires sur l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport pour les voies de navigation intérieure et les ports.

L'ordre du jour a été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 1/Rev.1 (2020) pour que les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 à 10 puissent être pris en compte.

6. Conformément à l'usage, il a été convenu que seules les principales décisions prises figureraient dans le projet de rapport qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et distribué après la session.

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

7. Sur proposition de l'Ukraine, appuyée par le Bélarus, M. I. Ignatov (Bulgarie) a été réélu Président pour la session en cours et la cinquante-septième session du Groupe de travail.

8. Sur proposition de la Fédération de Russie, M. A. Afanasiev (Bélarus) a été élu Vice-Président pour la session en cours et la cinquante-septième session du Groupe de travail.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/210, ECE/TRANS/279

9. Le Groupe de travail a pris note des principales décisions prises par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixante-troisième session (6-8 novembre 2019), qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/210.

10. Le Groupe de travail a pris note de l'adoption par le SC.3 du Livre blanc sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable, qui a été transmis au Comité des transports intérieurs pour approbation définitive. Une fois approuvé, le Livre blanc sera disponible en version imprimée et en ligne.

V. Atelier sur les objectifs de développement durable et la manière dont ils peuvent être atteints en ce qui concerne les voies navigables (point 4 de l'ordre du jour)

11. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 95), l'atelier sur les objectifs de développement durable (ODD) et la manière dont ils peuvent être atteints en ce qui concerne les voies navigables s'est tenu le 12 février 2020. Cet atelier avait pour objectifs : a) de mettre en évidence les activités de la Commission économique pour l'Europe (CEE) relatives aux objectifs de développement durable pertinents en matière de transport par voies navigables ; b) de mettre en évidence le lien entre la réalisation des objectifs et les activités actuelles des États membres et des autres parties prenantes ; c) de sensibiliser les États membres aux progrès accomplis à l'échelle internationale et aux outils existants de la CEE dans ce domaine ; d) de créer des synergies avec d'autres modes de transport et d'autres secteurs.

12. Le secrétariat a ouvert l'atelier. Les principaux intervenants étaient : M^{me} T. Luige (Division de statistique de la CEE) ; MM. F. Dionori, L. Wyrowski et M. Dagan (Division des transports durables de la CEE) ; M. H. Van Honacker (Commission européenne) ; M. I. Alexander (Commission du Danube) ; M^{me} H. Plotnykova (Division de l'environnement de la CEE) ; M. C. Hughes (LR) ; M^{me} V. Oganessian (Ukraine) ; M^{me} L. Jachia et M. G. Hamilton (Division du commerce et de la coopération économique de la CEE). L'exposé de l'Organisation internationale du Travail (OIT) a été présenté par le secrétariat. Tous les exposés peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2020.html (onglet « Workshop »).

13. M^{me} Luige a fait un exposé sur les tâches et les activités des Nations Unies consacrées à la mesure des progrès accomplis dans la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 auxquelles participait la Division de statistique de la CEE : a) les travaux du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable ; b) la Conférence des statisticiens européens (CSE) ; c) l'appui à la mise en œuvre du cadre d'indicateurs jusqu'en 2030 et l'aide aux pays en vue de la mise en place d'un système efficace de statistiques sur les ODD. Elle a décrit les progrès réalisés en matière de suivi des ODD au niveau mondial au moyen d'une liste de 232 indicateurs et a fait état de la révision de ces indicateurs qui avait commencé en 2020. Pour faciliter le processus de suivi, la Feuille de route de la CEE sur les statistiques pour les objectifs de développement durable a été approuvée par la CSE en 2017 et la deuxième édition de la Feuille de route est en cours d'élaboration. La CEE met actuellement en place une plateforme régionale sur les statistiques concernant les ODD qui sera lancée en mars 2020. Le Forum régional pour le développement durable, qui se tiendra les 19 et 20 mars 2020, traitera d'autres actions visant à accélérer les progrès dans ce domaine.

14. M. Dionori a ensuite fait un exposé sur les activités de la Division des transports durables relatives au suivi des indicateurs de base ayant trait aux transports pour les ODD 3.6.1, 9.1.2 et 11.2.1, et sur leur pertinence pour le transport par voie navigable. Le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a fourni des orientations concernant

ces travaux. M. Dionori a mis l'accent sur les deux premiers indicateurs et a mentionné : a) la base de données de la CEE sur la sécurité routière, établie à partir des statistiques officielles nationales ; b) le suivi de la répartition modale pour les trois modes de transport intérieur, les rapports établis au niveau national sur l'indicateur 9.1.2, qui couvraient également les indicateurs supplémentaires utilisés par les pays ; c) le projet d'orientations sur la manière de mesurer cet indicateur au niveau national, qui sera examiné par le WP.6 en juin 2020. Quatre documents ont été établis jusqu'à présent afin de faciliter la mesure des objectifs relatifs aux transports au moyen des données collectées actuellement par la CEE¹. Ces documents portent sur les statistiques relatives à la sécurité routière, aux autobus, aux tonnes-kilomètres et à l'âge du parc automobile. Le Groupe de travail a été invité à fournir des informations en retour sur ces documents et des propositions sur la manière de mieux couvrir le transport par voie navigable.

15. Des questions ont ensuite été posées sur : a) l'objectif 13 et les actions visant à lutter contre les changements climatiques ; b) les statistiques sur l'âge de la flotte de navigation intérieure ; c) le rapport entre les qualifications du personnel des transports par voie navigable et les indicateurs concernant les ODD. L'Allemagne, la Fédération de Russie, la Commission européenne et le secrétariat ont pris part aux échanges. Il a été proposé que le secrétariat se concentre sur les statistiques relatives à l'âge de la flotte intérieure et sur les ODD. Des informations plus détaillées à ce sujet figurent dans le Livre blanc de la CEE sur les progrès, les succès et les perspectives d'avenir dans le transport par voie navigable.

16. M. Wyrowski a commencé son exposé sur l'adaptation des réseaux de transport aux changements climatiques en évoquant les travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3) et l'objectif 13. Sur la base des exemples existants d'effets des changements climatiques sur les infrastructures et le fonctionnement des routes, des chemins de fer, des voies navigables et des ports, le Groupe d'experts avait analysé divers scénarios et élaboré des modèles afin de prévoir les effets potentiels de la température et des précipitations en Europe sur une période allant jusqu'à 40 à 50 ans. Le résultat était disponible sous la forme d'un outil en ligne de type SIG² qui pouvait être utilisé comme première étape pour une analyse plus approfondie³. M. Dagan a fait une démonstration de l'application SIG sur un échantillon du réseau de voies navigables E. Les prochaines étapes consistent à : a) mettre à disposition les données pour l'ensemble de la région de la CEE ; b) analyser la criticité des réseaux et des nœuds ; c) augmenter la résolution des images sur la carte pour fournir des informations plus détaillées. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont été invités à coopérer dans le domaine de la collecte des données de trafic sur le réseau de voies navigables E et dans les ports E.

17. La Fédération de Russie, l'Ukraine et l'ERSTU ont posé des questions sur : a) le groupe cible d'utilisateurs de l'application SIG et sa disponibilité ; b) la méthode appliquée ; c) les effets estimés sur les cours d'eau européens pour la période à venir. Les intervenants ont indiqué que l'application SIG était accessible à tous et était utilisée par l'Observatoire international des infrastructures de transport. La méthode utilisée était présentée dans le rapport de février 2020 sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux⁴.

18. M. Van Honacker a informé les participants des activités menées par la Commission européenne en vue de la mise en œuvre du Programme 2030. La communication sur le « pacte vert pour l'Europe », adoptée par la Commission européenne le 11 décembre 2019, vise à relever les défis liés au climat et à l'environnement par les moyens suivants : a) réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2030 d'au moins 50 %, voire de 55 % par rapport aux niveaux de 1990 ; b) accélérer le passage à une mobilité durable et intelligente dans le secteur des transports et donner un nouvel élan au transport multimodal ; c) transférer

¹ www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/sdg-papers.html.

² Système d'information géographique.

³ <https://unece.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5ecbe091d4d6417c8f11273762e24972>.

⁴ Disponible en anglais à l'adresse suivante :

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp5/ECE-TRANS-283e.pdf.

75 % du fret intérieur de la route vers le rail et les voies navigables ; d) réduire la pollution atmosphérique, en particulier dans les villes. Les recommandations relatives au programme pour le transport par voies navigables en Europe pour la période 2021-2027 prévoient de renforcer le transfert modal vers les voies navigables et de passer à une navigation intérieure sans aucune émission d'ici 2050 en accordant l'attention nécessaire aux travailleurs, aux flottes, aux infrastructures et au passage au numérique. Les autres priorités sont notamment les dispositions techniques applicables aux bateaux, les qualifications des équipages, la reconnaissance électronique des livres de bord et des livrets de service des bateaux, et les SIF⁵. Outre l'appui financier continu aux projets de développement des infrastructures au moyen du MIE⁶, l'attention sera portée sur les carburants de substitution et les innovations dans le cadre du mécanisme de financement mixte dans le secteur des transports mis en place par le MIE et de la politique de taxation des produits énergétiques. Dans ce cadre, la CCNR travaille actuellement sur une étude consacrée au financement de la transition énergétique vers un niveau d'émission zéro.

19. L'Allemagne, la Fédération de Russie et l'ERSTU ont ensuite posé des questions sur : a) les perspectives de financement de l'utilisation de l'hydrogène comme carburant renouvelable ; b) la politique de taxation des produits énergétiques ; c) une incidence possible du Brexit sur l'appui financier de la Commission européenne à l'écologisation de la flotte. M. Van Honacker a indiqué que des débats étaient en cours au sein de la Commission européenne et qu'ils pourraient nécessiter des recherches plus approfondies.

20. Dans son exposé, M. Alexander a mis en avant les principales activités de la CD et les instruments existants qui étaient utilisés pour atteindre les ODD dans la région du Danube. Il a souligné qu'il importait de conjuguer les efforts des États membres de la CD et d'autres acteurs clés pour assurer la sécurité de la navigation en améliorant les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et pour favoriser le transfert modal vers le transport fluvial. Une attention particulière est accordée aux SIF et aux normes de compétence actualisées pour la formation des capitaines. L'accent est mis sur les éléments suivants : a) les innovations techniques et l'écologisation de la flotte ; b) l'harmonisation des certificats des bateaux ; c) le développement du transport de fret et de passagers, des ports et des services logistiques, et la promotion de la multimodalité ; d) la sûreté et la sécurité ; e) la prévention de la pollution ; f) la participation à la coopération institutionnelle internationale, notamment ce qui concerne les résolutions de la CEE. Un élément fondamental pour le développement durable du Danube est la Déclaration commune sur les directives relatives au développement de la navigation et à la protection environnementale dans le bassin du Danube, adoptée par la CD, la CS et la Commission internationale pour la protection du Danube. Toutefois, cela pourrait nécessiter des mesures d'adaptation pour faire face aux conséquences des changements climatiques.

21. L'exposé de M^{me} Plotnykova a porté sur les activités menées dans le cadre de la Convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux, un instrument appliqué dans le monde entier, pour atteindre les ODD. Elle a fait état des résultats du cycle de rapports sur l'indicateur concernant l'objectif 6.5.2 en matière de coopération transfrontière. Les activités de suivi et d'évaluation, qui ont été menées par le Groupe de travail de la surveillance et de l'évaluation, ont notamment été les suivantes : a) la deuxième évaluation des cours d'eau, des lacs et des eaux souterraines transfrontières, en 2011 ; b) l'évaluation des interactions dans le bassin de la Save, qui a été menée à terme en 2016. M^{me} Plotnykova a invité les délégations à participer à l'atelier mondial sur l'élaboration d'accords transfrontières, qui devait se tenir à Genève les 1^{er} et 2 avril 2020. Le Groupe mixte d'experts de l'eau et des accidents industriels a fourni des orientations sur les activités de prévention de la pollution des eaux transfrontières. M^{me} Plotnykova a mentionné l'Équipe spéciale de l'eau et du climat, les ateliers mondiaux sur l'adaptation aux changements climatiques, le réseau mondial de bassins pilotes, les projets et les manifestations internationales telles que la Journée mondiale de l'eau du 22 mars 2020 à l'appui de l'adaptation aux changements climatiques dans les bassins

⁵ Services d'information fluviale.

⁶ Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

transfrontières. En outre, un manuel sur l'allocation des eaux transfrontières sera élaboré en vue d'orienter les gouvernements et les spécialistes dans ce domaine.

22. M. Hughes a présenté les principales conclusions des activités de recherche de LR sur la décarbonisation de l'industrie du transport maritime hauturier, en réponse à la décision de l'Organisation maritime internationale (OMI) de réduire les émissions de GES dans le transport maritime international d'au moins 50 % d'ici 2050. Pour y parvenir, des bateaux sans aucune émission devraient entrer dans la flotte d'ici 2030 ; l'OMI a prévu d'établir la version définitive des réglementations dans ce domaine d'ici 2023. Les activités de recherche ont porté sur différents types de carburant sans carbone pour le secteur du transport maritime. L'analyse des techniques, des investissements et de l'état de préparation au niveau communautaire a permis à LR de recenser les facteurs clés ainsi que les principales difficultés et incertitudes, et d'estimer les perspectives d'une application à grande échelle de différents carburants. Les défis soulevés par les techniques modernes ont été recensés : les besoins d'investissements, la mise au point de technologies, le soutage et les chaînes d'approvisionnement, la base réglementaire et la sécurité à bord. Un autre aspect essentiel était la densité énergétique du carburant, qui pouvait influencer sur la capacité de chargement d'un bateau. Le prix du carburant entraînerait des coûts supplémentaires, qui dépendraient de l'évolution des prix du marché et de la concurrence de la demande. M. Hughes a poursuivi son intervention en soulignant la pertinence de cette étude pour le secteur de la navigation intérieure et du transport fluvio-maritime. L'électricité, l'hydrogène et les solutions hybrides étaient considérées comme les options les plus réalisables sur la base des données d'expérience existantes. En réponse à une question de la Commission européenne, il a apporté des éclaircissements sur les perspectives d'utilisation de l'ammoniac dans les moteurs à combustion interne et les piles à combustible.

23. M^{me} Oganessian a fait un exposé sur les principales tendances, activités et perspectives de développement durable concernant les voies navigables ukrainiennes. Elle a exposé les faits principaux concernant la partie navigable du réseau de voies de navigation intérieure : une longueur totale de 2 714 km, 10 ports, 40 terminaux et une capacité annuelle totale de manutention des marchandises d'environ 50 millions de tonnes. Relevante que les volumes transportés ont considérablement diminué depuis 1990, elle a mis en avant les tâches et les objectifs généraux visant à améliorer la situation au niveau national. Les projets et les plans principaux dans ce domaine étaient les suivants : a) le plan d'action pour le rétablissement de la navigation sur le Dniepr et le Pivdennyi Buh ; b) l'étude de marché concernant le Dniepr réalisée par la Banque européenne d'investissement ; c) le projet de l'Union européenne sur l'aide au développement des transports sur le Dniepr ; d) le projet de rétablissement de la navigation sur la voie navigable E 40 de la mer Noire à la mer Baltique ; e) le plan d'action pour le rétablissement de la navigation sur le Dniestr. Elle a ensuite abordé les perspectives de développement des ports ukrainiens sur le Danube et la reconstruction du canal de navigation en eau profonde Danube-mer Noire. Les perspectives internationales concernant les voies de navigation intérieure étaient notamment les suivantes : la coopération avec la CD, l'Union européenne, la CEE et d'autres acteurs clés ; le développement du commerce et du transport par voie navigable avec le Bélarus et la Pologne ; la mise en œuvre des directives de l'Union européenne et la participation à des projets financés par l'Union européenne. La Commission européenne a également mentionné une étude visant à évaluer toutes les réglementations en vigueur en matière d'accès au marché, qui serait présentée officiellement en 2020.

24. Au nom de l'OIT, le secrétariat a fait un exposé au sujet du rapport sur le recrutement et la rétention des gens de mer et la promotion des possibilités pour les femmes marins établi par le Bureau international du Travail et des résultats de la réunion sectorielle de l'OIT tenue à Genève du 25 février au 1^{er} mars 2019⁷. Ce rapport mettait l'accent sur la situation actuelle dans le secteur maritime, les incidences et les difficultés en matière de recrutement et de rétention des marins, y compris les femmes. Il indiquait, en particulier, que les femmes étaient très sous-représentées dans les professions maritimes. Les participants à la réunion sectorielle tripartite des représentants des gouvernements, des organisations de propriétaires de navires

⁷ www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_664163.pdf.

et des organisations de gens de mer ont examiné les principales conclusions de ce rapport et ont adopté les conclusions relatives aux mesures à prendre pour attirer les jeunes vers les métiers de la mer, retenir les marins expérimentés et assurer la diversité dans ce secteur et des débouchés pour tous, y compris les femmes et les groupes vulnérables à la discrimination. Les participants à la réunion ont en outre formulé des recommandations concernant les mesures à prendre par tous les partenaires clés concernés.

25. Dans son exposé, M^{me} Jachia, secrétaire du Groupe de travail des politiques de coopération en matière de réglementation et de normalisation, a abordé le rôle des normes relatives au développement durable et a décrit le projet consacré aux normes relatives aux ODD, qui visait à sensibiliser aux normes et à promouvoir leur utilisation par les décideurs politiques et les régulateurs. Les trois principales réalisations concrètes attendues étaient : a) une base de données des normes ; b) un recueil d'études de cas sur la manière dont les normes étaient utilisées par les autorités locales et nationales en faveur du développement durable ; c) des manifestations de haut niveau. La base de données contenait un millier de normes de la CEE et des organisations partenaires et couvrait les objectifs 6, 7, 11 et 13. Elle était disponible sur le portail de la CEE consacré aux normes relatives aux objectifs de développement durable, à l'adresse <https://standards4sdgs.unece.org/>. Les manifestations de haut niveau ont notamment été la conférence consacrée aux normes relatives aux ODD, tenue le 26 septembre 2018, et la signature de la Déclaration sur les normes et l'élaboration des normes tenant compte des questions de genre, le 14 mai 2019. Cette déclaration, qui a pour objet d'aider les organismes de normalisation nationaux et internationaux à élaborer des plans d'action en faveur de l'égalité des sexes, a été signée par 65 organisations dans le monde entier.

26. Dans son exposé, M. Hamilton, chef de la Section de la coopération et des partenariats, a souligné qu'il était nécessaire d'adopter une nouvelle approche des partenariats public-privé (PPP), axée sur les intérêts de la population, pour atteindre les ODD, en particulier l'objectif 17. Cette approche devrait mettre l'accent sur les intérêts de la population et devenir un outil de mobilisation des investissements dans les infrastructures et le secteur public. Il a mentionné les avantages de cette approche et les résultats souhaitables, à savoir : a) améliorer l'accès aux services essentiels et réduire les inégalités sociales ; b) renforcer la résilience et la responsabilité à l'égard de la durabilité environnementale ; c) améliorer l'efficacité économique et la viabilité budgétaire ; d) promouvoir la reproductibilité et l'élaboration de projets, notamment dans le secteur des transports ; e) associer toutes les parties prenantes aux projets. Les outils employés par la CEE étaient les Principes directeurs relatifs aux partenariats public-privé axés sur les intérêts de la population ; les normes sectorielles sur les PPP dans les secteurs des transports, des énergies renouvelables, de la conversion des déchets en énergie, de l'eau et de l'assainissement, ainsi que les normes et les outils intersectoriels. M. Hamilton a souligné le rôle de la résilience pour faire face aux difficultés et aux risques actuels, la nécessité d'intégrer la résilience dans les projets d'infrastructure et les PPP, et il a mis en avant les activités de la CEE visant à intégrer la résilience dans les PPP axés sur les intérêts de la population.

27. Le secrétariat a fourni des informations actualisées sur : a) le projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Connectivité durable des transports et réalisation des objectifs de développement durable relatifs aux transports dans des pays sans littoral et des pays relais ou de transit » ; b) les résultats de l'atelier de la CCNR sur les basses eaux et leur impact sur la navigation sur le Rhin, qui s'est tenu le 26 novembre 2019 à Bonn (Allemagne).

28. Les exposés ont été suivis d'un débat sur les questions à examiner plus avant. Les participants ont été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

29. Deux tiers des personnes interrogées ont déclaré participer à l'élaboration et/ou à la mise en œuvre de stratégies ou de plans d'action spécifiques aux fins de la réalisation des objectifs de développement durable dans le domaine des transports par voie navigable ; un tiers d'entre elles participaient également à ces activités au niveau international. Ces efforts s'inscrivaient souvent dans le cadre de stratégies nationales, telles que des plans directeurs nationaux pour le transport par voie navigable, ou de stratégies ou programmes internationaux de l'Union européenne, comme GRENDEL, NAIADES et d'autres projets.

30. De l'avis des personnes interrogées, les ODD suivants étaient les plus pertinents pour leur activité :

- Objectif 9 : Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation ;
- Objectif 8 : Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous ;
- Objectif 13 : Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ;
- Objectif 6 : Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable ;
- Objectif 14 : Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable ;
- Objectif 17 : Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser ;
- Objectif 7 : Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable ;
- Objectif 5 : Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles.

31. Un tiers des personnes interrogées participaient au processus de suivi de l'objectif 9 dans le domaine de la navigation intérieure en s'appuyant sur l'indicateur 9.1.2 et, dans quelques cas, sur l'indicateur 9.4.1. Selon certains participants, de telles activités étaient prévues à l'avenir. Selon un quart des personnes interrogées, l'objectif était de recueillir leurs propres statistiques.

32. Les activités et les mesures suivantes étaient considérées comme prioritaires pour la réalisation de l'objectif 9 :

- Modernisation et écologisation de la flotte, réduction des émissions de CO₂ ; automatiser et numériser (deux tiers des réponses) ;
- Projets de développement des infrastructures ; programmes visant à accroître le nombre de passagers et le volume de fret ainsi que la part modale de la navigation intérieure ; développement des ports intérieurs ; programmes et stratégies d'intégration des voies navigables dans les chaînes multimodales (la moitié des réponses) ;
- Développement des liaisons entre les ports et l'arrière-pays (un tiers des réponses).

33. Un tiers des personnes interrogées participaient à des projets et des programmes nationaux et internationaux visant à moderniser la flotte et à la rendre plus écologique ou à réduire les émissions nocives des moteurs, tels que GRENDEL et d'autres projets, y compris ceux financés dans le cadre du programme Horizon 2020. Un tiers des personnes interrogées ont indiqué que de tels projets étaient prévus pour la période à venir.

34. Un tiers des personnes interrogées ont déclaré participer à des projets internationaux et nationaux de prévention de la pollution par les bateaux et de coopération en matière de protection des eaux transfrontières, et certains avaient des activités de cette nature prévues pour la période à venir.

35. Les participants ont noté qu'il était important d'adapter le transport par voies navigables aux effets des changements climatiques, mais la moitié d'entre eux ont indiqué que des mesures en ce sens étaient prévues pour l'avenir et seuls quelques-uns ont fait état d'activités en cours dans le cadre de projets d'infrastructure sur le Danube.

36. En ce qui concerne les activités visant à assurer l'égalité des droits, à promouvoir les perspectives de carrière pour les hommes et les femmes dans le secteur ou à promouvoir les possibilités pour les femmes, un tiers des personnes interrogées ont déclaré que leur travail comprenait l'amélioration des conditions de travail et de vie des équipages, des programmes d'éducation et de formation ciblés et la collecte de statistiques.

37. Parmi les outils et recommandations pertinents de la CEE relatifs à la réalisation des ODD, un tiers des personnes interrogées ont cité les recommandations de la CEE sur l'aide aux pays pour le suivi des indicateurs relatifs aux ODD (en particulier ceux mesurés en tonnes-kilomètres) et les études de performance en matière de développement durable.

38. Interrogés sur les mesures à prendre pour obtenir des résultats tangibles dans le cadre de la CEE et faciliter la participation des États membres et d'autres acteurs clés aux activités de la CEE liées au Programme de développement durable à l'horizon 2030, les participants ont formulé les recommandations suivantes :

- a) Diffuser des renseignements sur les outils et les programmes disponibles ;
- b) Faire connaître les meilleures pratiques ;
- c) Renforcer la coopération et la coordination intersectorielles ;
- d) Organiser des activités de renforcement des capacités.

39. Le Président a remercié les intervenants au nom du Groupe de travail pour leurs précieuses contributions à l'atelier.

VI. Infrastructure des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)

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

Document : ECE/TRANS/120/Rev.4

40. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat qu'aucune information actualisée sur la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) n'était encore disponible.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1 et 2

41. Le Groupe de travail a pris note du renseignement fourni par le secrétariat selon lequel l'amendement 2 au Livre bleu était disponible sur la page Web du SC.3.

42. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat qu'aucune mise à jour du Livre bleu n'était encore disponible. Le SC.3/WP.3 a invité les États membres à rendre compte de l'état d'avancement des projets de développement des infrastructures de navigation intérieure à sa cinquante-septième session.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2, document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2020)

43. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les secteurs névralgiques des parties croates du Danube, de la Sava et de la Drave, telles que transmises par la Croatie dans le document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2020). Le secrétariat a été invité à élaborer une proposition d'amendement à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E en consultation avec la Croatie, la CD et la CS pour la cinquante-septième session du Groupe de travail, sur la base des informations communiquées.

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 5)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1 à 3, ECE/TRANS/SC.3/2019/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2

44. Le Groupe de travail a examiné et approuvé à titre préliminaire les projets d'amendements au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) proposés par le groupe d'experts du CEVNI à ses trentième et trente et unième réunions, tenues le 18 juin 2019 et le 5 novembre 2019 (ECE/TRANS/SC.3/2019/8 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/1). Il a été demandé au secrétariat de transmettre au SC.3 les amendements pour adoption finale.

45. Le Groupe de travail a noté que l'amendement 3 à la révision 5 du CEVNI, qui avait été approuvé par le SC.3 à sa soixante-troisième session, était disponible sur le site Web du SC.3.

46. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat, complétées par la Fédération de Russie, concernant les résultats de la trente-deuxième réunion du groupe d'experts du CEVNI, tenue le 11 février 2020, juste avant la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3. L'ordre du jour de la réunion comprenait : a) des propositions d'amendement aux articles 1.10, 1.11 et 9.02 ; b) une mise à jour de l'annexe 9 sur la base du nouveau modèle de carnet de contrôle des huiles usagées figurant à l'annexe 2 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) ; c) une proposition d'amendement à l'article 10.06 et un projet de nouvelle annexe 12 intitulée « Modèle de carnet de contrôle des eaux usées », visant à prévenir les rejets illicites d'eaux usées domestiques et de boues de curage provenant d'installations d'assainissement à bord ; d) une proposition d'amendement à l'annexe 3 ; e) une proposition d'amendement à l'article 4.07 ; f) une comparaison entre la dernière version récapitulative du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et le CEVNI ; g) les questions de l'application du signal tritonal pour les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite et de la fréquence des signaux sonores prescrite par le CEVNI ; h) un projet de plan d'étapes pour la sixième révision du CEVNI. Il a été demandé au secrétariat d'établir un rapport détaillé, qui serait publié en tant que document de travail pour la cinquante-septième session du SC.3/WP.3.

47. La Fédération de Russie a fourni des explications détaillées sur les amendements proposés à l'article 4.07, qui visent à prendre en considération les technologies modernes et à harmoniser le texte avec le RPNR.

48. Un débat a suivi sur l'application du signal tritonal par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite et sur la fréquence des signaux sonores. La Roumanie, la Fédération de Russie, la CD et le secrétariat ont pris la parole. La CD a soutenu la proposition visant à supprimer la disposition relative au signal tritonal du CEVNI lors des futures révisions. Le Groupe de travail a pris note de la recommandation du groupe d'experts du CEVNI visant à envisager la possibilité de supprimer la disposition relative au signal tritonal du CEVNI en raison de son caractère obsolète, et a demandé au secrétariat d'établir un document de travail en consultation avec la CD et la SC pour sa session suivante.

49. Le Groupe de travail a pris note de la comparaison entre le CEVNI et le RPNR qui avait été établie par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2. La Roumanie a indiqué que les différences entre les diverses règles de navigation appliquées en Europe devraient être réduites au minimum, cela étant essentiel pour la sécurité de la navigation.

50. Le SC.3/WP.3 a approuvé le plan d'étapes pour la sixième révision du CEVNI, tel que proposé par le groupe d'experts du CEVNI, en vue de l'adoption par le SC.3 en 2021 du document révisé.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 et Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/4

51. Le Groupe de travail a noté que l'amendement 1 à l'annexe de la résolution n° 61, révision 2, adopté par le SC.3 était disponible sur la page Web du SC.3.

52. Le Bélarus a informé les participants à la session de la classification actualisée des voies navigables nationales et des propositions d'amendements à l'appendice 1 de l'annexe de la résolution n° 61 (Liste des voies de navigation intérieure européennes regroupées géographiquement en zones 1, 2 et 3) formulées par des États membres dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/4. Le Groupe de travail a provisoirement approuvé ces propositions et a demandé au secrétariat de les transmettre au SC.3 pour adoption définitive.

53. Le Groupe de travail a examiné la proposition de nouveau chapitre sur les dispositions spéciales applicables aux bateaux munis de systèmes de propulsion électriques et d'autres propositions d'amendements à l'annexe de la résolution n° 61, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3.

54. La Roumanie a souligné qu'il était nécessaire d'harmoniser l'annexe à la résolution n° 61 avec le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et a proposé d'ajouter des dispositions relatives au système de commande dans la timonerie figurant à l'article 11.05 de l'ES-TRIN au projet de nouveau chapitre XX, intitulé « Dispositions particulières pour les propulsions électriques de bateau », dans l'annexe du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3.

55. Le Groupe de travail a approuvé provisoirement les propositions d'amendement figurant dans les sections I et III de la partie A du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/3 et a demandé au secrétariat, en consultation avec la Roumanie et d'autres États membres intéressés, de mettre la dernière main à la proposition d'amendement figurant dans la section II de la partie A pour sa cinquante-septième session.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1, TRANS/SC.3/150, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3, documents informels SC.3/WP.3 n° 5 et 6 (2020)

56. Le Groupe de travail a pris note de la proposition du secrétariat visant à introduire un système de symboles convenu d'un commun accord pour les types de déchets produits pendant l'exploitation d'un bateau ; à titre d'exemple, le système mis au point dans le cadre du projet WANDA et appliqué sur le Danube a été présenté (document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2020)).

57. Le Groupe de travail a approuvé cette proposition dans son principe, car le système de symboles pourrait rendre les annexes plus informatives et pourrait être utilisé pour visualiser la carte des voies navigables européennes. La Belgique et la Roumanie ont souligné que ce système devrait être harmonisé avec d'autres régimes internationaux de gestion des déchets sur les voies navigables intérieures, en particulier avec la CDNI. Le secrétariat a été invité à prendre contact avec le secrétariat de la CDNI et d'autres acteurs clés et à élaborer une proposition pour sa cinquante-septième session.

58. Le Groupe de travail a pris note des informations relatives aux stations de réception sur les voies navigables européennes pour le transbordement des déchets, provenant de bateaux transmises par la Croatie (document informel SC.3/WP.3 n° 6 (2020)) et a invité les autres pays à transmettre des informations actualisées sur les stations de réception au secrétariat pour sa prochaine session.

VIII. Dispositions pour les bateaux d'excursions journalières (point 7 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 et Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/210, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18

59. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la Roumanie sur les travaux en cours du groupe de travail temporaire pour les bateaux à passagers du CESNI (CESNI/PT/Pax). Le secrétariat a été prié de tenir le Groupe de travail informé des progrès qui seraient accomplis dans ce domaine.

60. Le Groupe de travail a pris note des conclusions de la réunion-débat sur les systèmes existants de gestion du trafic des bateaux d'excursions journalières et des bateaux touristiques sur les cours d'eau dans les villes européennes, tenue lors de la soixante-troisième session du SC.3, complétées par des informations de la Fédération de Russie : a) dans différents pays, le trafic de bateaux touristiques sur les cours d'eau dans les zones urbaines était régi par de nombreuses règles et réglementations ; b) dans certaines régions, les règlements de navigation maritime et intérieure étaient d'application ; c) pour ce type de bateau, les règles applicables aux bateaux « normaux » pourraient être trop rigoureuses et nécessiter des dérogations ; d) différents principes de gestion étaient appliqués dans les ports et les installations d'accostage ; e) la priorité était de garantir des services de haute qualité aux passagers ; f) il était nécessaire de diffuser les meilleures pratiques afin de recueillir davantage d'informations. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'intérêt de la fédération flamande de la navigation à passagers (VFP) pour cette activité et s'est proposé d'inviter les représentants de la VFP à sa cinquante-septième session.

61. Le Président a résumé les conclusions des débats. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'inscrire cette question à l'ordre du jour provisoire de sa cinquante-septième session.

62. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la tenue de la conférence consacrée à la Convention de Budapest sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure qui devait être organisée par l'association italienne des architectes navals (ATENA) le 13 mars 2020 à Sarnico (Italie) et, au nom de l'ATENA, a invité les représentants à y participer.

IX. Transport fluvio-maritime en Europe (point 8 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/6, documents informels SC.3/WP.3 n^{os} 2, 7, 9 et 10 (2020)

63. Comme suite à la décision prise à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 17), le Groupe de travail a organisé une table ronde sur le transport fluvio-maritime en Europe dans la matinée du 13 février. Le modérateur, M. W. Hebenstreit (ERSTU), a ouvert cette table ronde. Le document de base était le rapport thématique sur le transport fluvio-maritime qui avait été établi par la CCNR en partenariat avec la Commission européenne, l'ERSTU, le Comité de transport fluvio-maritime de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), la CD, l'Organisation européenne des bateliers et 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). Ce rapport a été publié en janvier 2020 sur le site Web de la CCNR⁸ en anglais, français, allemand et néerlandais (voir document informel SC.3/WP.3 n^o 10 (2020)) et a été présenté pendant la session. Les principaux intervenants étaient M. N. Kriedel et M^{me} L. Roux (CCNR), M. A. Egorov (Bureau d'ingénierie marine), M. K. Soldatov (Fédération de Russie), M. I. Gladkykh (Ukraine), M^{me} E. Lavrenteva (Fédération de Russie)

⁸ <https://inland-navigation-market.org/?lang=en#nav-rapport-thematique>.

et l'animateur. Tous les exposés peuvent être consultés à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2020.html (onglet « Presentations »).

64. M. Kriedel et M^{me} Roux ont fait un exposé sur les principales conclusions du rapport de la CCNR. Les données sur le transport fluvio-maritime de fret ont été analysées séparément pour deux cas : a) les navires de mer naviguant sur les voies navigables intérieures ; b) les bateaux de navigation intérieure naviguant en mer. L'analyse portait sur des pays de l'Union européenne et sur d'autres pays : Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, France, Pays-Bas, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Ukraine. Les volumes de transport les plus importants ont été observés dans les pays suivants (par ordre décroissant) : par navires de mer, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Fédération de Russie ; par voies navigables intérieures, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la Fédération de Russie. Les intervenants ont également mentionné les résultats de l'analyse par pays, notamment la structure des transports et de la flotte, les principaux types de marchandises et les partenaires commerciaux, les principales voies navigables, les principaux itinéraires fluvio-maritimes et ports de chargement et de déchargement, ainsi que l'évolution, le marché potentiel et les prévisions pour ce mode de transport. Les intervenants ont conclu que le développement de la coopération avec les compagnies fluvio-maritimes, les organismes de statistiques et d'autres acteurs clés, ainsi que l'harmonisation des méthodes en matière de terminologie et d'établissement de statistiques faciliteraient ces travaux.

65. Dans le cadre de son exposé, M. Egorov a fait une analyse du transport fluvio-maritime dans les anciens pays de l'Union soviétique. La flotte fluvio-maritime marchande se composait principalement de bateaux à cargaison sèche et de bateaux mixtes, de pétroliers et de navires de mer d'un port en lourd allant jusqu'à 8 000 tonnes (caboteurs), qui étaient destinés à la navigation fluvio-maritime et à l'exploitation dans des zones marines restreintes. Il a décrit les principaux itinéraires fluviaux et maritimes ainsi que les ports où la flotte était en service, les volumes de trafic et la structure des cargaisons transportées. Il s'est ensuite penché sur les éléments suivants : a) les paramètres optimaux des bateaux en termes de taille et de capacité de chargement ; b) les types et les classes de bateaux fluvio-maritimes les plus demandés, dont, en premier lieu, le type « Volgo-Don max » ; c) les types et les classes de bateaux existants ; d) la passation par profits et pertes et la mise à la casse des bateaux ; e) les tendances et les prévisions concernant la composition de la flotte jusqu'en 2030, sur la base des recherches du Bureau d'ingénierie marine. M. Egorov a ensuite présenté brièvement les bateaux fluvio-maritimes destinés au transport de marchandises construits entre 2000 et 2019 et a donné différents exemples de série de bateaux de nouvelle génération, conçus par le Bureau d'ingénierie marine. Il s'agissait de pétroliers, de barges et de transporteurs de produits pétroliers, de bateaux et de bateaux-citernes mixtes à pont découvert pour cargaisons sèches et produits pétroliers, de bateaux pour le transport de cargaisons lourdes et surdimensionnées et de céréales, de bateaux pousseurs, et de lignes de bateaux de croisière récemment lancées. Parmi les nouveaux concepts et innovations, il a mentionné une coque « super-pleine », des cales allongées (plus de 30 mètres) et l'utilisation de gaz naturel liquéfié comme carburant. Il a conclu en évoquant les principaux défis et perspectives qui se présentaient pour la flotte fluvio-maritime.

66. M. Soldatov a ensuite fait un exposé sur les bateaux fluvio-maritimes naviguant sur les voies navigables intérieures russes et en zones côtières. Il a montré les zones dans lesquelles ils étaient en service, en particulier la région du nord-ouest et de l'Arctique de l'Est, et il a décrit les types de bateaux fluvio-maritimes construits selon les règles du Registre fluvial russe. Le Registre fluvial russe avait alors sous sa supervision 595 bateaux de la classe M-SP, 853 bateaux de la classe M-PR et 346 bateaux de la classe O-PR⁹. M. Soldatov a également donné un aperçu des séries de bateaux de la classe Registre fluvial russe récemment construits ou en construction sur les chantiers navals russes au cours des dix dernières années. Il en a donné les exemples suivants : a) convoi de pousseurs-chalands pour les cargaisons de vrac sec, projets 81 et 82 ; b) bateaux et pétroliers à pont découvert mixtes pour les produits pétroliers et les cargaisons de vrac sec, projet RST 54 ; c) les transporteurs de produits

⁹ *Note du secrétariat* : Les principes de classification et les classes des bateaux fluvio-maritimes sont indiqués dans le règlement du Registre fluvial russe, accessible à l'adresse suivante : www.rivreg.ru.

chimiques, projets RST 25 et RST 27 ; d) les bateaux polyvalents à marchandises sèches de type « Volgo-Don max », projets RSD 44 et RSD 59.

67. M. Gladkykh a fourni la liste des voies navigables intérieures ukrainiennes et les dimensions de conception des itinéraires de liaison maritime : l'itinéraire Danube-mer Noire et le canal de l'estuaire du Dniepr-Bug. L'ensemble du réseau de voies navigables intérieures était déjà couvert par les SIF, et des travaux étaient en cours pour assurer la communication radio sur la voie navigable E 40 jusqu'à la frontière avec le Belarus d'ici 2021. En 2019, le nombre total d'entrées de bateaux sur les itinéraires fluvio-maritimes a atteint 3 394, et le volume total des cargaisons transportées a été de 5 763,6 milliers de tonnes, dont : céréales – 3 323,6 milliers de tonnes ; produits métalliques – 1 529,2 milliers de tonnes ; produits pétroliers – 37,24 milliers de tonnes ; matériaux de construction et autres marchandises – 873,6 milliers de tonnes. Des données plus détaillées sur le transport de marchandises sont disponibles dans la base de données nationale des SIF. La construction de bateaux de navigation fluvio-maritime est prévue dans le futur. Enfin, M. Gladkykh a donné des renseignements sur l'éducation et la formation des équipages par l'école de transports maritimes d'Odessa et a évoqué les difficultés liées à l'applicabilité aux voies navigables intérieures des certificats de qualification en matière de transports maritimes.

68. L'exposé de M^{me} Lavrenteva était consacré aux normes en matière d'éducation et de formation des membres d'équipage des bateaux fluvio-maritimes dans la Fédération de Russie. Le nombre total de bateaux fluvio-maritimes enregistrés par le Registre maritime russe et le Registre fluvial russe s'élevait à plus de 2 500, et la construction d'environ 500 bateaux était prévue. Les données sur le transport fluvio-maritime ont été incluses dans les statistiques sur le volume total des marchandises transportées par voie navigable ; le trafic transfrontière a été effectué exclusivement par des bateaux fluvio-maritimes, représentant une part modale de 27 %. M^{me} Lavrenteva a en outre souligné qu'il était nécessaire de mettre en place un système actualisé de compétences professionnelles et a décrit la structure de l'équipage des bateaux fluvio-maritimes et les exigences en termes de qualification des membres d'équipage des bateaux fluvio-maritimes, qui présentaient des caractéristiques particulières en raison de leur exploitation à la fois sur les voies navigables intérieures et en mer, y compris pour les voyages internationaux. Par conséquent, le système de formation a intégré les cadres juridiques internationaux et nationaux et a fait appel à ces différents systèmes de certification. M^{me} Lavrenteva a mis l'accent sur le système de qualification, les normes de formation et le système de certification des équipages de bateau fluvio-maritime.

69. En conclusion, l'animateur a fait un exposé sur l'avenir du transport fluvio-maritime en Europe, les activités de l'ERSTU et la stratégie de développement du transport fluvio-maritime. Il a résumé les principales conclusions figurant dans les exposés et a mentionné l'atelier sur le transport fluvio-maritime organisé le 11 septembre 2019 à Duisburg (Allemagne)¹⁰ comme une étape importante dans l'établissement du rapport de la CCNR. Il a également mis l'accent sur la synthèse des avantages et des points faibles de ce mode de transport, figurant dans l'analyse des points forts, des points faibles, des possibilités et des risques et réalisée par le Comité de navigation fluvio-maritime de l'UENF, qui pourrait servir de point de départ à de nouvelles mesures visant à renforcer la position du transport fluvio-maritime dans le secteur du transport par voie navigable et les chaînes d'approvisionnement, et il a mentionné d'autres défis à relever. Les documents les plus importants et les principales activités de l'ERSTU et de ses partenaires visant à y parvenir étaient : a) la « Stratégie 2020 plus » de l'ERSTU ; b) la note d'information du Comité du transport fluvio-maritime de l'UENF concernant le développement du marché européen du transport fluvio-maritime et du cabotage (document informel SC.3/WP.3 n° 9 (2020)) ; c) le document d'orientation du projet EMMA « Renforcement de la navigation intérieure et de la navigation fluvio-maritime en Europe et dans la région de la mer Baltique »¹¹ ; d) la coopération dans le cadre de la Plateforme européenne du transport par voies navigables ; e) des documents stratégiques nationaux, tels que la stratégie de développement du transport

¹⁰ Les documents de cet atelier sont disponibles sur le site Web de la CCNR à l'adresse suivante : <https://www.ccr-zkr.org/13020153-fr.html>.

¹¹ Publié sous la cote ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25.

par voies navigables dans la Fédération de Russie jusqu'en 2030 ; f) des programmes de développement de la flotte fluvio-maritime.

70. Les principales questions à examiner étaient les suivantes :

- La situation actuelle et le rôle du transport fluvio-maritime dans le transport national et international ;
- Les normes techniques et le cadre réglementaire pour le transport fluvio-maritime ;
- Les problèmes et les défis pour la flotte fluvio-maritime ;
- Les mesures écologiques pour la flotte ;
- La disponibilité des statistiques sur le transport fluvio-maritime et les moyens d'amélioration dans ce domaine ;
- L'enseignement professionnel ;
- Les moyens de faciliter le développement de ce mode de transport.

71. Le Groupe de travail a observé qu'en plus des avantages propres au transport sur l'eau, le transport fluvio-maritime était intéressant en raison de l'absence de coûts de transbordement dans les ports maritimes, des économies de temps et d'argent et des avantages sur le plan de la qualité.

72. Le Groupe de travail a constaté que les défis actuels pour ce mode de transport étaient les suivants :

- L'absence d'une terminologie harmonisée et l'existence de méthodes différentes pour définir le transport fluvio-maritime au niveau national ;
- L'absence de communication centralisée des données ; les données étaient principalement recueillies directement auprès des organismes nationaux de statistique, d'autres sources statistiques nationales et des parties prenantes ;
- L'existence de différentes méthodes pour enregistrer des données dans les bases de données du transport maritime et du transport fluvial ;
- L'absence des informations nécessaires sur la disponibilité, la situation et l'évolution de la flotte fluvio-maritime dans les États membres ;
- L'absence de prescriptions harmonisées pour la navigation en mer des bateaux de navigation intérieure ;
- L'obsolescence et le vieillissement des bateaux ;
- La diversité des conditions géographiques et de navigation pour le transport fluvio-maritime dans les pays européens et les effets des changements climatiques ;
- Les goulets d'étranglement existants sur les voies navigables intérieures pour ce type de bateau et les faibles hauteurs d'eau ;
- La concurrence avec d'autres modes de transport, en particulier le transport ferroviaire ;
- La nécessité de mettre en place des programmes spéciaux d'enseignement théorique et pratique pour les membres des équipages des bateaux visés dans certains pays.

73. Il a été dit que les perspectives de développement du transport fluvio-maritime étaient les suivantes :

- La construction des types de bateaux présentant le meilleur rapport coût-efficacité ;
- L'adoption de mesures écologiques pour la flotte, la construction de bateaux utilisant le gaz naturel liquéfié comme carburant et des infrastructures requises à terre en conséquence, et l'échange des meilleures pratiques en matière d'utilisation de carburants de substitution ;
- La construction de pousseurs fluvio-maritimes et de barges pour les complexes de transbordement ;

- Le développement des croisières fluviomaritimes et la construction de bateaux de croisière pouvant naviguer à la fois sur les grands itinéraires fluviaux et sur les itinéraires maritimes.

74. Le Groupe de travail a souligné l'importance de ce rapport en tant que première source d'information sur le secteur du transport fluviomaritime. Il s'est vivement félicité du travail accompli par la CCNR en coopération avec ses partenaires et a dit souhaiter que ce travail se poursuive dans le but d'établir un rapport actualisé dans deux ou trois ans afin de couvrir toute la région de la CEE. L'animateur a remercié le secrétariat d'avoir fait traduire le rapport en russe (document informel SC.3/WP.3 n° 2 (2020)).

75. Des questions ont été posées et un débat a eu lieu. La Roumanie, la Fédération de Russie et l'ERSTU ont pris la parole. La Roumanie a souligné qu'il était important d'élaborer des prescriptions pour les bateaux fluviomaritimes harmonisées au niveau international. La Fédération de Russie a mentionné le travail qui avait déjà été accompli par la CEE et a proposé de poursuivre ce travail au niveau de la CEE.

76. Le Groupe de travail a souligné qu'il était nécessaire de disposer de statistiques harmonisées pour le transport fluviomaritime et a invité le WP.6 à examiner les moyens d'améliorer la collecte de statistiques sur ce mode de transport.

77. L'animateur a remercié les intervenants pour leurs contributions au débat et a souligné qu'il était nécessaire d'unir les efforts des États membres et d'autres acteurs clés en vue d'harmoniser la base réglementaire du transport fluviomaritime.

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

A. Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63 révisée)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/8, document informel SC.3/WP.3 n° 14 (2019)

78. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. S. Bober, président du Groupe d'experts du suivi et du repérage des bateaux, concernant les modifications apportées à l'annexe de la résolution n° 63 et la nouvelle mise à jour prévue de la norme sur le suivi et le repérage des bateaux. M. Bober a mentionné la version actualisée de la norme relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables publiée dans le Règlement d'exécution (UE) 2019/838 de la Commission du 20 février 2019, qui devait entrer en vigueur le 13 juin 2020, et ses répercussions sur les documents s'y rapportant de la CCNR, du CESNI, de l'Union européenne et de la CEE. Il s'est ensuite penché sur la méthode utilisée dans le cadre du processus de révision, les modifications introduites dans cette norme et les prochaines étapes à suivre.

79. Un débat a ensuite eu lieu. La Fédération de Russie a souligné l'importance de la norme révisée et a formulé des observations détaillées sur les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/8, accompagnées des propositions suivantes :

- a) Dans l'annexe du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7 :
 - Paragraphe 1.1, supprimer le troisième alinéa ;
 - Paragraphe 1.4, réduire le nombre de points figurant dans la liste des informations à fournir par les systèmes de suivi et de repérage des bateaux, ou la supprimer ;

- Paragraphes 2.2.2 et 2.3.1.2, remplacer les intervalles de rapport sur les informations dynamiques concernant le bateau par les intervalles indiqués dans le tableau 3.1 ;
- Paragraphe 3.3.7, supprimer le dernier alinéa ;

b) Dans l'annexe II du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/8, ajouter un paragraphe sur la visualisation des messages AIS AtoN sur les cartes électroniques de navigation et une référence à l'annexe de la résolution n° 48.

80. Le président du Groupe international d'experts du suivi et du repérage des bateaux a commenté cette proposition : il a mentionné en particulier l'importance de la question de la cybersécurité et il a estimé que, par conséquent, cette norme pourrait faire référence aux documents et aux normes de la CEE et d'autres organismes internationaux sur la sécurité des systèmes d'information. Le Groupe de travail a invité la Fédération de Russie, le président du Groupe d'experts et les autres parties prenantes à mener à bien ce projet pour sa cinquante-septième session.

81. L'Ukraine a proposé d'ajouter des dispositions sur le cadre juridique de l'AIS AtoN virtuel. Le Groupe de travail a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de sa cinquante-septième session et de l'examiner éventuellement en relation avec l'automatisation des transports maritimes.

82. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire d'autres modifications apportées à l'annexe de la résolution n° 63 et a remercié le président du Groupe international d'experts du suivi et du repérage des bateaux pour l'excellent travail réalisé. Le secrétariat a été prié de mener à bien les travaux sur les nouveaux appendices de l'annexe révisée de la résolution n° 63, en vue de leur examen à la cinquante-septième session du Groupe de travail et de leur adoption ultérieure par le SC.3.

B. Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution n° 79)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/198, document informel SC.3 n° 5 (2019)

83. Le Groupe de travail a décidé d'entreprendre la révision de l'annexe de la résolution n° 79, intitulée « Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure », et a demandé au secrétariat d'élaborer une proposition pour sa cinquante-septième session.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 et Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1

84. Le secrétariat a indiqué au Groupe de travail que la quatrième révision de la résolution n° 48, intitulée « Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure » (ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.4) et la résolution révisée n° 80, intitulée « Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure » (ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1) étaient disponibles sur la page Web du SC.3.

85. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de fournir des éclaircissements sur l'état d'avancement de l'adoption par la Commission européenne des Directives pour les services d'information fluviale de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), et d'envisager de commencer à réviser la résolution n° 57 en 2021. Les travaux d'actualisation pourraient commencer à la cinquante-huitième session du Groupe de travail.

D. Conférence sur les services d'information du Danube

86. L'Ukraine a fourni des informations sur les résultats de la Conférence sur les services d'information du Danube – DISC'19 tenue à Timisoara (Roumanie) les 17 et 18 décembre 2019, sur les progrès réalisés dans le développement des SIF sur ses voies navigables nationales et sur les difficultés actuelles concernant le développement des SIF dans la région du Danube. Les exposés présentés à la Conférence peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://gisforumdanube.org/disc19/>.

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)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/184, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/9, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/10, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/11, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/13, document informel SC.3/WP.3 n° 8/Rev.1 (2020)

87. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par l'Ukraine concernant une méthode innovante d'apprentissage à distance pour la formation des exploitants de bateau à l'aide de simulateurs, basée sur le principe d'un jeu de simulation économique. Cette méthode permet de piloter en ligne un bateau sur le simulateur principal situé au poste de l'instructeur dans le centre de formation en utilisant les informations de planification d'itinéraire existantes provenant du centre SIF et en ajustant le mouvement du bateau. Le simulateur principal peut être utilisé simultanément par plusieurs utilisateurs, avec une possibilité de communication directe entre eux en temps réel, et permet de modifier la complexité des tâches. Outre les tâches de navigation, cette méthode portait également sur l'affrètement de bateaux, les opérations de fret, les assurances, les inspections de contrôle par l'État du port, la gestion de la sécurité, le recrutement des équipages et d'autres tâches, et pouvait être utilisée pour la formation professionnelle avancée des agents des SIF. Elle permettait les échanges entre les acteurs des différents domaines du secteur du transport maritime. Le fonctionnement du module de formation avait été testé avec succès à l'école maritime d'Odessa et devait être encore amélioré. Répondant à une question de la Fédération de Russie sur le public visé, le représentant de l'Ukraine a indiqué que ce jeu de simulation économique était destiné en premier lieu aux étudiants, mais qu'il pourrait également être utilisé par d'autres personnes.

88. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur l'applicabilité des normes en matière de qualifications professionnelles figurant dans le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) pour les pays ne faisant pas partie de la CESNI, sur la base des documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/9 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/13, en rapport avec la révision de la résolution n° 31. La Roumanie, la Fédération de Russie et l'Ukraine ont pris la parole et ont estimé qu'il était nécessaire d'actualiser la résolution n° 31. La Roumanie a souligné l'importance d'harmoniser cette résolution avec l'ES-QIN, ce qui permettrait d'accroître la mobilité des équipages dans l'ensemble de l'Europe. La Fédération de Russie et l'Ukraine ont formulé des observations sur : a) l'harmonisation de la résolution avec la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ; b) la nécessité de mettre en place des normes de compétence pour les agents des SIF. Ces deux pays ont proposé d'examiner les moyens d'organiser les travaux de révision de la résolution n° 31. Ils ont été invités à soumettre des propositions détaillées en vue de l'établissement d'un document de travail qui serait examiné à la cinquante-septième session du Groupe de travail.

89. Le Président a informé les participants de l'entrée en vigueur de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences

et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale (document informel SC.3/WP.3 n° 8/Rev.1 (2020)).

90. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par la CD sur les travaux en cours dans le domaine des exigences professionnelles applicables à la navigation sur le Danube : a) les résultats de l'évaluation visant à établir si les recommandations de la CD relatives aux certificats de conducteur de bateau sont conformes à la directive 96/50/CE du Conseil ; b) l'applicabilité de la directive dans les pays de la CD ne faisant pas partie de l'Union européenne ; c) la collecte d'informations auprès des États membres de la CD sur la formation des conducteurs de bateau ; d) les prochaines étapes. L'Ukraine a fourni des informations complémentaires à ce sujet.

91. Le Groupe de travail a invité les pays et les autres parties prenantes à soumettre des propositions relatives à la révision de la résolution n° 31 s'agissant du contenu, des questions clés à examiner et du calendrier.

92. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de poursuivre les travaux relatifs aux propositions de révision de la résolution n° 31 et d'examiner dans ce cadre les normes portant sur l'aptitude médicale.

XII. Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour)

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et Amend.1 et 2

93. Le Groupe de travail a appuyé la proposition du secrétariat d'établir une version récapitulative de la résolution n° 40 et de la télécharger sur la page Web du SC.3.

94. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des nouvelles rubriques intégrées dans la base de données en ligne contenant des modèles de certificat international de conducteur de bateau de plaisance. Il a appuyé la proposition du groupe de travail informel de la navigation de plaisance visant à ce que cette base de données soit mise en conformité avec la liste des pays qui appliquent la résolution n° 40 et a prié le secrétariat de prendre les mesures nécessaires à cet égard.

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

95. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les résultats de la cinquième réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance, tenue les 10 et 11 février 2020 à Genève.

96. Il a appuyé les activités du groupe consacrées à l'élaboration du catalogue de questions visant à évaluer la connaissance du CEVNI par les plaisanciers et il a souligné l'importance de ce travail. L'Ukraine a remercié le groupe de travail informel et, en particulier, l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) pour les travaux visant à l'élaboration du catalogue de questions.

97. Le Groupe de travail a invité les gouvernements à prendre une part active aux activités du groupe de travail informel et à participer à sa sixième réunion, qui devait se tenir les 5 et 6 octobre 2020, juste avant la soixante-quatrième session du SC.3.

XIII. Thème général de la cinquante-septième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)

98. Le Groupe de travail a décidé que sa prochaine session aurait pour thème l'économie circulaire dans le transport par voie navigable.

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

A. Élaboration d'une base de données et d'un cadre juridique communs pour l'inspection des bateaux sur le tronçon du Danube commun à la Bulgarie et à la Roumanie, et mise en place d'une interface avec le service national d'information fluviale

Document : Document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2020)

99. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. P. Kirov, Premier Secrétaire de l'Administration maritime bulgare (organe exécutif), sur le projet d'élaboration d'une base de données et d'un cadre juridique communs pour l'inspection des bateaux sur le tronçon du Danube commun à la Bulgarie et à la Roumanie, comportant une interface avec le service national d'information fluviale (DANRISS). Ce projet a été réalisé dans le cadre du programme INTERREG entre mai 2017 et janvier 2020 avec la participation de l'Administration maritime bulgare en tant que partenaire principal et de l'Autorité navale roumaine, qui souhaitait renforcer la coordination entre les deux institutions concernant le régime de surveillance du Danube. M. Kirov a donné un aperçu des difficultés recensées et a fourni des informations détaillées sur les principales activités du projet et les résultats obtenus. Les principaux résultats sont : a) l'accord sur l'inspection des bateaux de navigation intérieure sur la partie du Danube commune à la Bulgarie et à la Roumanie, qui est ouverte aux autres États riverains du Danube ; b) des règles spécifiques pour la navigation sur la partie du Danube commune à la Bulgarie et à la Roumanie ; c) le système intégré d'inspection des bateaux ; d) la méthode d'évaluation des risques dans le cadre des inspections de surveillance des cours d'eau.

100. Des questions et des échanges de vues ont suivi sur les éléments suivants : a) le système électronique d'escorte des cargaisons ; b) l'inspection des cargaisons ; c) l'allègement de la charge administrative ; d) les conséquences pour les exploitants de bateaux ; e) les incidences possibles sur les pays tiers et les réglementations internationales appliquées sur le Danube. La Roumanie, la Fédération de Russie, l'Ukraine et la CD ont pris la parole. L'Ukraine a fait part de son intérêt pour les résultats du projet. M. Kirov a fourni des informations complémentaires et a indiqué que l'accord susmentionné visait à améliorer la synchronisation des régimes d'inspection des bateaux et n'avait pas d'incidence sur les accords internationaux relatifs au Danube ; il était ouvert à d'autres pays riverains du Danube. La Fédération de Russie a proposé d'aborder cette question en détail au niveau de la CD, car elle pourrait avoir des conséquences pour d'autres États membres de la CD. La CD s'est félicitée des résultats du projet. La Bulgarie a accepté la proposition de la CD visant à ce que des informations détaillées à ce sujet soient mises à disposition pour la prochaine réunion du groupe de travail des questions techniques de la CD ; ces informations seront également soumises à la Commission européenne et au CESNI afin que les résultats de ce projet soient éventuellement étendus à d'autres voies navigables européennes.

101. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié M. Kirov pour son exposé et les informations complémentaires qu'il avait fournies.

B. Questionnaires sur l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport pour les voies de navigation intérieure et les ports

102. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé et des informations complémentaires du secrétariat sur l'état d'avancement de l'élaboration des questionnaires sur l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport pour les voies de navigation intérieure et les ports par le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (WP.5/GE.4), et sur les résultats de la dixième réunion du Groupe d'experts, tenue les 30 et 31 janvier 2020.

103. Le Groupe de travail a examiné les projets de questionnaires et a prié les États membres de fournir des observations complémentaires pour le 15 mars 2020 au plus tard afin

d'en établir les versions définitives. Il a été demandé au secrétariat de télécharger ces projets sur la page Web du SC.3 afin de les mettre à la disposition des experts.

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

104. Conformément à la pratique établie, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa cinquante-sixième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.
