



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-cinquième session**

Genève, 19-21 juin 2024

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure
et transports par voie navigable intelligents****Révision de la feuille de route pour la période 2020-2024,
intitulée « Instaurer une coopération internationale en faveur
de l'élaboration d'une base législative internationale pour la
navigation automatisée »**

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au Projet de budget-programme pour 2024, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5).
2. À sa soixante-quatrième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a amorcé l'examen du projet de feuille de route intitulée « Instaurer une coopération internationale en faveur de l'élaboration d'une base législative internationale pour la navigation automatisée » pour la période 2025-2028, en se fondant sur l'annexe de la résolution n° 95, et a demandé au secrétariat d'établir, sous forme de document de travail, une version définitive du projet tenant compte des modifications proposées, en vue de sa soixante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/128, par. 61 et 62).
3. Cette version définitive du projet est présentée ci-après. Le Groupe de travail souhaitera peut-être l'examiner et fournir des orientations supplémentaires au secrétariat.



II. Feuille de route pour la période 2025-2028, intitulée « Instaurer une coopération internationale en faveur de l'élaboration d'une base législative internationale pour l'automatisation et la conduite à distance dans le domaine de la navigation intérieure »

Mesure n° 1 : Introduire des définitions harmonisées des niveaux d'autonomie dans les documents de la Commission économique pour l'Europe

4. L'élaboration du cadre législatif international pour a) l'automatisation en général et b) l'automatisation et la conduite à distance dans le domaine de la navigation intérieure est nécessaire pour permettre de mettre à l'essai et d'utiliser des bateaux automatisés ou conduits à distance. Toutefois, il est impossible d'amorcer ces travaux en l'absence de définitions harmonisées des niveaux d'autonomie des moyens de transport par voies de navigation intérieures. L'adoption de la définition internationale des niveaux d'automatisation par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) (édition 2022) constitue une avancée significative. Sur la base des résultats des travaux menés actuellement par la CCNR et des évolutions concernant d'autres modes de transport, ces définitions devraient être approuvées et introduites dans les documents de la Commission économique pour l'Europe (CEE) en tant que résolution sur la question, afin d'assurer la cohérence de la terminologie au niveau paneuropéen.

Mesure n° 2 : Examiner les résolutions du Groupe de travail des transports par voie navigable et les conventions et accords internationaux

5. Il convient de continuer à évaluer les résolutions du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) afin de déterminer les insuffisances, les difficultés et les goulets d'étranglement qui entravent le développement de la navigation automatisée et de la conduite à distance des bateaux de navigation intérieure, y compris les incidences de l'automatisation sur les services d'information fluviale (SIF). Les travaux visant à mutualiser les connaissances et les meilleures pratiques et à établir une approche harmonisée tournée vers l'avenir se poursuivront.

6. L'étape suivante des travaux portera sur les dérogations temporaires, la modification des dispositions pertinentes du Code européen des voies de navigation intérieure et d'autres résolutions, ou l'élaboration de nouveaux documents, afin de pouvoir mettre à l'essai des bateaux automatisés ou conduits à distance.

7. Il convient de poursuivre l'évaluation des conventions et accords internationaux et de définir les meilleures façons de régler la question de l'exploitation des bateaux automatisés ou conduits à distance. Les propositions de modification devraient être approuvées par le SC.3. Les Parties contractantes seront encouragées à faire part des modifications convenues conformément à la procédure établie au titre des conventions et accords internationaux pertinents.

Mesure n° 3 : Harmoniser les approches visant à jeter les bases du déploiement de la navigation automatisée et de la conduite à distance des bateaux de navigation intérieure

8. Cette mesure inclut l'échange de données d'expérience et la mise en commun des meilleures pratiques dans le but de collecter et de regrouper les données obtenues lors de la mise à l'essai de différents types de bateaux automatisés et dans des conditions de navigation diverses prévalant dans les zones d'essai. Ces données doivent porter sur les paramètres de navigation ainsi que sur les besoins particuliers en matière d'infrastructure, notamment les

signaux de circulation, les restrictions liées aux conditions météorologiques et les mesures à prendre pour limiter les risques éventuels.

9. Le SC.3 poursuivra ces activités pendant la période 2025-2028.

Mesure n° 4 : Faciliter l'échange d'informations en rapport avec l'automatisation

10. Cette mesure inclut l'harmonisation des approches et des outils relatifs à l'échange des informations et des données en rapport avec l'automatisation, notamment la numérisation des certificats et des documents ayant trait aux bateaux et aux équipages, les informations sur les projets pilotes de bateaux automatisés ou conduits à distance et d'autres données pertinentes. Les résolutions de la CEE devraient être réexaminées de façon à recenser les dispositions entravant l'utilisation de documents numérisés ou celles qui pourraient être visées et qu'il pourrait donc être nécessaire de modifier ou de préciser.

Mesure n° 5 : Garantir la protection des données et la cybersécurité, régler les problèmes de responsabilité et faire face à d'autres enjeux

11. Cette mesure inclut la mutualisation des meilleures pratiques des pouvoirs publics et des organisations internationales en matière de mise en place de mesures de protection des données et de cybersécurité, y compris concernant la navigation automatisée et la conduite à distance des bateaux de navigation intérieure.

12. Cette mesure inclut également l'échange d'avis et de données d'expérience concernant les travaux menés par les pouvoirs publics, les organisations internationales et d'autres parties prenantes en vue d'apporter une réponse aux questions relatives à la responsabilité dans le domaine de la navigation automatisée, à l'assurance et à d'autres questions connexes.

13. Le SC.3 poursuivra ces activités pendant la période 2025-2028.

Mesure n° 6 : Évaluer les répercussions sociales de l'automatisation, harmoniser les prescriptions en matière d'effectifs, enseignement et formation

14. Cette mesure inclut l'échange de données d'expérience quant aux répercussions sociales de l'automatisation dans le secteur concerné ainsi que d'avis sur les moyens de prévenir ou de réduire au minimum les répercussions et les risques. Les conclusions devraient être répercutées dans les documents de la CEE.

15. Une attention particulière devrait être prêtée aux nouvelles approches, aux programmes de formation et de reconversion professionnelle, ainsi qu'aux cours mis au point et dispensés dans les États membres.

16. Le SC.3 poursuivra ces activités pendant la période 2025-2028.

Mesure n° 7 : Apporter une aide aux gouvernements, participer au renforcement des capacités et aux activités de sensibilisation, organiser des ateliers et des tables rondes sur l'automatisation dans le domaine de la navigation intérieure, et participer aux tables rondes des Nations Unies sur les systèmes de transport intelligents et l'automatisation des transports

17. La mise en place de la navigation automatisée et la préparation de son déploiement devraient faire partie des activités d'appui au renforcement des capacités nationales menées par le secrétariat pour aider les États membres. La diffusion d'informations et les activités de sensibilisation à la navigation automatisée peuvent être menées à bien a) en organisant des

ateliers et des tables rondes sur l'automatisation dans le domaine de la navigation intérieure dans le cadre de la CEE avec la participation des principales parties prenantes et b) grâce à la participation et aux contributions des gouvernements, des commissions fluviales, des organisations internationales et des autres parties intéressées aux tables rondes portant sur des questions liées aux systèmes de transport intelligents et à l'automatisation dans le domaine des transports intérieurs qui sont tenues régulièrement par les Nations Unies sous les auspices de la CEE.

18. Le SC.3 poursuivra ces activités pendant la période 2025-2028.
