



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Soixante et unième session

Genève, 4-6 octobre 2017

Rapport du Groupe de travail des transports par voie navigable sur sa soixante et unième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6–7	3
III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	8–12	3
IV. Atelier « Règles de navigation intérieure : application du Code européen des voies de navigation intérieure » (point 3 de l'ordre du jour)	13–27	5
V. Échange d'informations sur les mesures visant à promouvoir le transport par voies navigables (point 4 de l'ordre du jour)	28–32	7
VI. Réseau européen de voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)	33–39	8
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)	33–35	8
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)	36–37	9
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée)	38–39	9
VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)	40–58	10
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)	41–45	10
B. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22, révision 2)	46–48	11
C. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée)	49–56	11



D.	Dispositions applicables aux bateaux en stationnement et aux engins flottants (hôtels flottants, restaurants flottants et structures apparentées).....	57	13
E.	Modernisation et rénovation de la flotte de navigation intérieure	58	13
VIII.	Deuxième réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour).....	59–72	13
IX.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour).....	73	15
X.	Promotion des Services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour).....	74–76	15
A.	Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48), Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (résolution n° 63), Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (résolution n° 79) et Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)	74–75	15
B.	Coopération avec le Forum SIG pour le Danube	76	16
XI.	Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour).....	77–80	16
A.	État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure	77–78	16
B.	Application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure.....	79–80	16
XII.	Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour).....	81–91	16
A.	Activités du Groupe informel de travail de la navigation de plaisance.....	81–83	16
B.	Lois nationales régissant la navigation des bateaux de plaisance	84	17
C.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, quatrième révision) et Directives concernant la résolution n° 40	85–89	17
D.	Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52 révisée)	90	18
E.	Dispositions applicables aux bateaux à coque en plastique	91	18
XIII.	Programme de travail, évaluation biennale et projet de plan de travail (point 12 de l'ordre du jour).....	92–93	19
XIV.	Liste provisoire des réunions prévues pour 2018 (point 13 de l'ordre du jour)	94	19
XV.	Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour).....	95–96	19
A.	Atelier prévu à la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3	95	19
B.	Conférence mondiale sur les canaux-2017	96	19
XVI.	Adoption du rapport (point 15 de l'ordre du jour).....	97	20

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3) a tenu sa soixante et unième session du 4 au 6 octobre 2017 à Genève.
2. Ont pris part aux travaux de cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Pologne, Serbie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie et Ukraine.
3. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après y ont aussi participé : Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). L'Association internationale de signalisation maritime (AISM), l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT) étaient représentées. À l'invitation du secrétariat, des représentants du réseau EDINNA (Education in Inland navigation), de l'Académie navale de Harlingen, du groupe STC-Nestra B.V., d'Inland Waterways International et de Transmanche Consultants étaient présents.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, qui relève de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a ouvert la session, accueilli les participants et souhaité au Groupe de travail une session fructueuse.
5. En application de la décision prise par le Groupe de travail à sa soixantième session (ECE/TRANS/SC.3/203, par. 100), M. B. Van Acker (Belgique) a présidé la soixante et unième session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/204 et document informel n° 1 du SC.3 (2017).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire en ajoutant le nouveau point 11 e) « Dispositions applicables aux bateaux à coque en plastique ». L'ordre du jour a été complété par le document informel n° 1 du SC.3 (2017) afin de prendre en compte les documents informels n°s 2 à 6 du SC.3.
7. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a décidé qu'au titre du point 15 (« Adoption du rapport »), seules les principales décisions prises figureraient dans le projet de texte qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session et qu'un rapport complet serait établi par le Président avec l'appui du secrétariat, et distribué après la session. Les présentations données au cours de la session peuvent être consultées sur le site Web de la CEE, à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/sc32017.html.

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

Document(s) : ECE/TRANS/270, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/62, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64, ECE/ADN/40 et ECE/ADN/42.

8. Le Groupe de travail a pris note des renseignements relatifs aux décisions prises par le Comité des transports intérieurs de la CEE (CTI) à sa soixante-dix-neuvième session (21-24 février 2017) qui présentaient un intérêt au regard des activités du SC.3 ainsi que des manifestations organisées en parallèle à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du CTI : a) la réunion ministérielle intitulée « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs » et l'adoption de la résolution ministérielle sur le thème « Embrasser l'ère nouvelle de la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité »¹ ; b) le Festival mondial du film de la sécurité

¹ Disponible à l'adresse https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/itc/Final_Resolution_ITC_70_years_fr.pdf.

routière et la conférence intitulée « Ensuring Better Air Quality and Reduced Climate Emissions through Cleaner Used Vehicles » ; c) la Conférence de haut niveau sur le transport par voie navigable ; d) l'atelier sur les conventions de l'ONU relatives aux transports intérieurs ; et e) d'autres manifestations. Dans ce contexte, le CTI a travaillé sur une nouvelle stratégie à l'horizon 2030 pour adoption en 2018 et a invité tous les groupes de travail à soumettre leurs contributions. Ces travaux étaient appuyés par l'Allemagne et le Président.

9. Le Groupe de travail a pris note des activités du Comité de sécurité de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), qui avait tenu ses trentième (23-27 janvier 2017) et trente et unième sessions (28-31 août 2017), ainsi que des activités du Comité d'administration de l'ADN, en particulier en ce qui concerne : a) la mise en œuvre de l'ADN et les amendements apportés à l'ADN 2015 et à l'ADN 2017 ; b) les travaux menés actuellement pour assurer l'harmonisation de l'ADN avec le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) ; c) le rapport du groupe de travail informel sur le gaz naturel liquéfié ; et d) d'autres questions.

10. Le Groupe de travail a été informé des activités menées par le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) en ce qui concerne : a) les cartes européennes interactives du recensement de la circulation sur les routes E et du trafic sur les lignes ferroviaires E² ; b) la collecte de données relatives aux transports intérieurs et leur diffusion en ligne, notamment les données pour 2015 relatives au transport par voies navigables intérieures³ ; c) les travaux sur la cinquième révision du Glossaire des statistiques de transport ; et d) les récentes publications sur les statistiques des transports intérieurs et les statistiques des accidents de la circulation routière. Les experts de la navigation intérieure ont été invités à apporter des contributions. Le secrétariat a relevé que le WP.6 n'avait toujours pas de mandat pour effectuer un recensement des voies navigables E, or ces travaux pourraient potentiellement présenter un intérêt pour le secteur de la navigation intérieure. À cet égard, le SC.3 a été informé des travaux menés actuellement par la Commission du Danube et la Commission de la Save dans le domaine des applications SIG⁴ et a fait valoir qu'il lui semblait souhaitable que les parties prenantes unissent leurs efforts afin de mettre au point une application SIG interactive pour les besoins de l'ensemble du réseau européen de voies navigables.

11. Le Groupe de travail a été informé a) des résultats des travaux du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux et b) des travaux menés actuellement par le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport⁵. Il a invité les États membres et les commissions fluviales à participer activement aux activités de ce dernier Groupe, qui tiendra ses prochaines sessions les 16 et 17 octobre 2017 et du 29 au 31 janvier 2018, et à fournir des informations sur :

- Les terminologies appliquées au niveau national à la construction ou à l'entretien de l'infrastructure des voies navigables ;
- Les méthodes ou les logiciels utilisés au niveau national pour évaluer les coûts liés à la construction ou à l'entretien des éléments d'infrastructure des voies navigables.

12. La Commission de la Save a fait savoir qu'elle mettait la dernière main à une étude sur l'impact des changements climatiques dans le bassin de la Save, dont les résultats seront disponibles sur son site Web officiel d'ici à la fin de 2017.

² Disponibles à l'adresse www.unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/e-roads/traffic-census-map.html.

³ Disponibles à l'adresse <http://w3.unece.org/PXWeb/en>.

⁴ Système d'information géographique.

⁵ De plus amples informations sont disponibles à l'adresse www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge_benchmarking_transport_infrastructure_construction_costs.html.

IV. Atelier « Règles de navigation intérieure : application du Code européen des voies de navigation intérieure » (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5.

13. L'atelier « Règles de navigation intérieure : application du Code européen des voies de navigation intérieure » s'est déroulé l'après-midi du 4 octobre. Les principaux intervenants étaient M. R. Vorderwinkler (consultant de la CEE), M. F. Zachariae (AISM), M. H. Schindler (Commission du Danube), M. Ž. Milkovic (Commission de la Save), M. A. Mintjes (EDINNA, Académie navale de Harlingen) et M^{me} C. Paddison (EBA). Tous les exposés sont disponibles sur le site Web de la CEE.

14. M. R. Vorderwinkler a fait un exposé détaillé de l'évolution du CEVNI depuis l'adoption, en 1962, de la résolution n° 4 et de la mise en œuvre du CEVNI 4 et du CEVNI 5 par les États membres et les commissions fluviales ; le rôle joué par le Groupe d'experts du CEVNI a été souligné. Il a indiqué que le CEVNI 5, qui correspondait aux meilleures pratiques découlant des règles de circulation en vigueur, était un instrument vivant, qui avait aussi son utilité hors de l'Europe pour ce qui concernait les Services d'information fluviale (SIF) et les cartes électroniques de navigation. Un certain nombre de facteurs entravaient toutefois l'application du CEVNI 5, à savoir son caractère non contraignant et les dérogations régionales et nationales, entre autres. Il a conclu en évoquant les principaux problèmes et possibilités liés au CEVNI, ainsi que les moyens de le promouvoir, notamment par l'octroi possible du statut d'accord international.

15. M. F. Zachariae a abordé la question de la coopération entre l'AISM et la CEE aux fins de l'harmonisation, avec le système de balisage maritime de l'AISM, des dispositions relatives au balisage des voies navigables contenues dans la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) et le CEVNI. Il a décrit les principes et les objectifs de l'AISM et a mis l'accent sur les activités et l'évolution récente de l'Association, en premier lieu en ce qui concerne la navigation électronique, les services à terre et la connectivité, le Service de trafic maritime (STM) et les navires autonomes, autant d'éléments pouvant aussi offrir de nouvelles possibilités à la navigation intérieure. Il s'est dit favorable à la transformation du CEVNI en une convention internationale.

16. M. H. Schindler a informé les participants de l'état d'avancement des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND). La version actuelle des DFND, adoptée en 2010, était pleinement conforme au CEVNI 4 ; le processus d'harmonisation avec le CEVNI 5 était en cours depuis septembre 2016, et la version définitive des DFND serait soumise pour adoption à la session plénière de la Commission du Danube, en décembre 2017. En outre, cette version harmonisée contiendrait également des dispositions pour les bateaux utilisant le GNL comme carburant, les définitions d'un bateau à avitailler, d'une station d'avitaillement et d'un exploitant de bâtiment, une langue de communication radio et d'autres questions.

17. M. Ž. Milkovic a confirmé que les Règles de navigation sur la Save étaient entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2017 et qu'elles étaient pleinement conformes aux dispositions du CEVNI 5. Il a souligné que les Règles, ayant force obligatoire, étaient appliquées par tous les États membres de la Commission de la Save. En outre, deux nouveaux chapitres avaient été ajoutés : le chapitre 11, intitulé « Additional local requirements », contenait des dispositions applicables aux secteurs de navigation difficile, à savoir l'embouchure de la Save, la Haute Save et la Kupa, et le chapitre 12, intitulé « River surveillance », qui contenait les règles de surveillance harmonisées appliquées par les États membres, servait de point de départ pour l'établissement d'une base de données commune des inspections des navires.

18. M. A. Mintjes a parlé du lien qui existait entre le CEVNI et la sécurité de la navigation. Selon l'enquête consacrée aux accidents survenus sur les voies navigables d'Europe centrale qu'a menée l'Académie navale de Harlingen (2015), les 208 accidents majeurs qui s'étaient produits en 2014 sur les voies navigables étaient principalement des échouements, des abordages, des collisions avec des ponts et des chutes par-dessus bord ; 80 % d'entre eux résultaient d'erreurs humaines. Pour lui, il fallait principalement les

attribuer à l'absence d'une vraie culture de sécurité, une mauvaise compréhension ou une mésinterprétation des règles et l'absence d'une langue commune. Sur ce dernier point, il a mentionné la langue « Riverspeak », qui avait été élaborée à cette fin⁶. Il a en outre fait observer que le cadre du CEVNI était l'un des éléments à l'origine des règles de route dans la majeure partie de l'Europe, et que son opérabilité avait été démontrée. Il a conclu que la sécurité de la navigation aurait tout à gagner de règles communes et universellement applicables telles que le CEVNI.

19. M^{me} C. Paddison a résumé, sur la base des observations faites par les membres de l'EBA, les difficultés rencontrées par les plaisanciers : a) les plaisanciers locaux qui naviguaient dans les pays appliquant le CEVNI connaissaient les règles nationales et régionales qu'ils devaient respecter, mais pouvaient ne pas savoir quelle version du CEVNI faisait foi ou si les règles en vigueur ici ou là dérogeaient aux règles régionales ou nationales ; b) à l'étranger, les plaisanciers qui avaient appris le CEVNI pouvaient ne pas être au courant des dérogations régionales ou nationales existantes ; c) une signalisation similaire à celle utilisée dans le CEVNI, mais ayant une signification différente dans d'autres règles de navigation, pouvait prêter à confusion ; et d) lorsqu'on venait de la mer, il était souvent difficile de déterminer où le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG) cessait de s'appliquer pour faire place aux règlements de navigation intérieure. M^{me} Paddison a en outre mis l'accent sur les difficultés rencontrées par les bateaux de tourisme, notamment l'incidence du barrage de la langue et la variété des dérogations régionales et locales, et a estimé que, pour ces raisons, les plaisanciers verraient d'un bon œil que le CEVNI fonctionne davantage comme le COLREG, avec moins de dérogations nationales ou régionales, voire aucune.

20. La Fédération de Russie a fait savoir qu'un nouveau projet de Règles de navigation intérieure, actuellement à l'examen, était largement en concordance avec le CEVNI.

21. Les exposés ont été suivis d'une table ronde animée par M. R. Vorderwinkler. Les participants sont convenus des points principaux ci-après.

22. Le principal intérêt pratique de l'uniformisation des règles de navigation intérieure est de garantir l'application de normes harmonisées en matière de sécurité de la navigation. Parmi les autres avantages, on peut citer l'uniformisation de la documentation des navires et des procédures y afférentes, la contribution aux réglementations nationales et régionales qui préviennent les accidents sur les voies de navigation intérieure, et l'adoption de normes communes pour la formation et les compétences des membres d'équipage.

23. Les dispositions du CEVNI pourraient être introduites dans la législation nationale ou dans les règlements des commissions fluviales :

- En harmonisant les règlements nationaux/régionaux avec le CEVNI ;
- En appliquant le CEVNI directement par décret gouvernemental ;
- En harmonisant les règlements des commissions fluviales avec le CEVNI ; ou
- En intégrant certaines dispositions dans la législation nationale.

24. De l'avis des participants, la connaissance du CEVNI peut équivaloir à une connaissance des règles de circulation dans le cadre de l'évaluation des compétences professionnelles des conducteurs à l'échelle paneuropéenne et/ou aux niveaux national et régional ; toutefois, la connaissance des dispositions spéciales devrait également être vérifiée.

25. La majorité des participants sont convenus que, pour rendre le CEVNI plus viable, il faudrait lui conférer le statut d'accord international. D'autres possibilités ont été mentionnées, notamment la diffusion d'informations sur le CEVNI lors d'ateliers ou d'autres manifestations nationales et internationales, et l'actualisation des dispositions du CEVNI en tenant dûment compte de la situation actuelle et des évolutions récentes.

⁶ Riverspeak (phrases types pour voies navigables intérieures) est disponible à l'adresse www.riverspeak.eu.

26. Parmi les enjeux et les nouveautés qui devraient figurer dans le CEVNI, les participants ont évoqué les points suivants :

- Le cas des bateaux utilisant le GNL comme carburant ;
- La visualisation de la signalisation et du balisage, les aides virtuelles à la navigation et d'autres évolutions relatives aux SIF⁷ ;
- Les dispositions de l'AIMS applicables aux voies navigables intérieures et aux eaux côtières ;
- Les questions de sécurité ; et
- L'alimentation électrique des navires à quai.

27. Les participants étaient d'avis que des ateliers sur l'application du CEVNI et les questions connexes devraient être organisés régulièrement par la CEE, en particulier après l'adoption d'une nouvelle révision du CEVNI.

V. Échange d'informations sur les mesures visant à promouvoir le transport par voies navigables (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/1, ECE/TRANS/SC.3/2017/2 et ECE/TRANS/SC.3/2017/17.

28. Le Groupe de travail a pris note des renseignements concernant ; a) les observations du marché pour 2016 faites par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) ; b) la conférence ministérielle ayant pour thème « la promotion de la connectivité dans la région concernée par l'Initiative pour l'Europe centrale (CEI)⁸ : combler les lacunes entre l'Europe et l'Asie » (Minsk, 8 et 9 juin 2017) ; c) le mémorandum relatif à l'établissement de la proposition concernant le couloir de navigation Danube-Oder-Elbe, qui avait été signé le 31 janvier 2017 par la Pologne, la Slovaquie et la Tchéquie ; d) le vingt et unième colloque Oder-Havel (3 septembre 2017, Schwedt sur Oder, Allemagne) et d'autres faits nouveaux (ECE/TRANS/SC.3/2017/1). Sur la base des contributions de la Commission européenne et de la CCNR (ECE/TRANS/SC.3/2017/17), le secrétariat a informé le SC.3 des faits nouveaux en ce qui concerne la politique des transports par voie navigable dans l'Union européenne, la mise en œuvre en 2014-2015 du RTE-T⁹ appliqué aux voies navigables intérieures et les activités menées en 2017 par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Ces informations ont été complétées par des interventions du Bélarus, de la Fédération de Russie et de la CEMT.

29. La CEMT a relevé qu'il serait utile de fournir des informations sur les possibilités et les ressources financières disponibles aux fins de la réalisation des petits projets nationaux intéressant la navigation intérieure qui étaient restés en suspens. Le Bélarus a informé le SC.3 des résultats de la deuxième réunion du Groupe de travail constitué au titre du mémorandum d'accord conclu entre le Bélarus et la Pologne sur la réhabilitation de la voie navigable E 40, qui s'est tenue les 26 et 27 juin à Mikolajki (Pologne). Le Groupe de travail avait étudié la création d'une structure multimodale sur la section Brest (Moukhavets)-Malaszewicze et le plan d'action conjoint relatif au développement de la voie navigable E 40. La question de la participation de l'Ukraine à ces travaux était à l'examen. La prochaine réunion aura lieu en octobre 2017 au Bélarus. La Fédération de Russie a informé le SC.3 du fait que la construction des complexes hydrauliques de Bagaïevskaïa et de Nijni Novgorod, prévue dans la Stratégie de développement des transport par voies navigables intérieures à l'horizon 2030, était au stade de la conception. L'objectif de ces projets étaient d'éliminer les goulets d'étranglement du Réseau unifié en eau profonde de la Russie et de promouvoir le transport par voies navigables intérieures.

⁷ Services d'information fluviale.

⁸ Initiative pour l'Europe centrale.

⁹ Réseau transeuropéen de transport.

30. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant l'étude sur la notion de « bon niveau de navigation » sur les voies navigables européennes (ECE/TRANS/SC.3/2017/2) et de l'exposé présenté par M. S. Turf (Belgique). Il a décrit la portée de l'étude, les progrès accomplis par le consortium d'étude chargé de mettre au point cette notion et le projet de directives pour l'application de celle-ci. Il a en outre décrit le modèle proposé pour le processus, notamment les principales caractéristiques et les sept étapes du processus, allant de l'étape 0 à l'étape 6. Les prochaines étapes seront les suivantes : a) l'élaboration d'un processus et de critères éventuels d'exemption (octobre 2017) ; b) l'évaluation du RTE-T et des feuilles de route relatives à l'introduction de la notion de bon niveau de navigation pour les sections critiques (septembre à novembre 2017) ; et c) l'élaboration d'un projet de rapport et du rapport final (novembre et décembre 2017). De plus amples informations étaient disponibles à l'adresse www.inlandnavigation.eu/what-we-do/good-navigation-status/.

31. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les progrès accomplis dans la mise au point de la notion de bon niveau de navigation et a demandé au secrétariat de le tenir informé de l'évolution de la situation. La Commission du Danube a indiqué au SC.3 qu'une réunion du groupe directeur chargé de ce projet se tiendrait le 9 octobre 2017 à Bruxelles et a fait quelques observations sur les documents qui seront examinés à cette réunion.

32. Le Groupe de travail a pris acte de la vidéo présentée par la Croatie concernant l'actuel projet de canal polyvalent Danube-Save (voie navigable E 80-10)¹⁰. La construction de ce canal de 61,4 km, de Vukovar à Samac, était prévue dans la Stratégie de la Croatie relative à la politique générale des transports, l'objectif étant de relier les principales voies de navigation croates : la Save, la Drava et le Danube. Ce projet avait une importance au niveau européen, car il s'inscrivait dans le contexte du couloir de transport combiné Danube-Adriatique en tant que lien entre la voie de navigation intérieure transeuropéenne Rhin-Main-Danube et la mer Adriatique. Le canal servirait de liaison de transport, mais serait aussi utilisé à des fins d'agriculture et de drainage, de tourisme, de sports et de loisirs. Il correspondrait aux prescriptions de la classe Vb et s'accompagnerait de la construction de six vannes déversoirs, de trois postes de relèvement, de deux écluses et d'un siphon.

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

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

Document(s) : ECE/TRANS/120/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/2017/3 et document informel n° 2 du SC.3 (2017).

33. Le Groupe de travail a pris note de la présentation de M. A. Afanassiev (Biélorus) sur la situation actuelle dans le secteur de la navigation intérieure du Biélorus et des plans de développement consistant à étoffer le réseau de voies navigables E sur le territoire du Biélorus et de l'Ukraine. Les voies navigables du Biélorus s'étendaient sur environ 2 000 km, dont 1 030 km avec des paramètres de chenaux garantis. La flotte intérieure se composait de 906 bateaux de navigation intérieure avec une jauge brute de 120 000 tonnes. La section de la voie navigable E 40 traversant le territoire du Biélorus était de 640 km. Ces dernières années, le Gouvernement avait accordé une attention particulière au développement du secteur, ce qui était dûment pris en compte dans le Programme public de développement du système de transport de la République du Biélorus pour 2016-2020. Des travaux étaient en cours pour améliorer les installations hydrotechniques, la régularisation des cours d'eau et la construction d'épis sur les voies navigables à courant libre ; cinq écluses sur le canal Dniepr-Bug avaient été modernisées pour satisfaire aux prescriptions de la classe Va, et l'ouverture de trois écluses modernisées était prévue pour 2021. Le développement de la voie navigable E 40 revêtait une grande importance pour le Biélorus, ainsi que pour la Pologne et l'Ukraine, car le rétablissement de la navigation entre la mer Baltique et la mer Noire offrait le potentiel d'une contribution significative à l'économie des trois pays. Le Biélorus coopérait activement

¹⁰ La vidéo est disponible à l'adresse www.youtube.com/watch?v=WEDe5hmwYuQ&feature=youtu.be.

avec la Pologne et l'Ukraine dans ce domaine. Une nouvelle voie navigable E 40-01 devait permettre de relier à l'embouchure de la rivière Pripyat un terminal portuaire à construire sur le Dniepr à Nizhnie Zhary, près de la frontière entre l'Ukraine et le Bélarus. La Pologne avait appuyé la proposition du Bélarus d'ajouter la nouvelle voie navigable E 40-01 à l'annexe I de l'AGN.

34. Le Groupe de travail a examiné le projet d'amendements à l'AGN (ECE/TRANS/SC.3/2017/3). La Fédération de Russie a émis des objections au sujet du paragraphe 21, estimant qu'il fallait un accord préliminaire entre la Fédération de Russie et la Lituanie en tant que parties concernées. Les Parties contractantes à l'Accord présentes à la session (Autriche, Bélarus, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Pologne, Serbie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie et Ukraine) ont adopté les autres amendements par consensus. Le secrétariat a été prié de transmettre les propositions d'amendements au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de la publication de la notification dépositaire requise.

35. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de l'Ukraine visant à mettre à jour la carte du réseau européen de voies navigables sur la base de la proposition d'amendement à l'AGN du Bélarus (document informel n° 2 du SC.3 (2017)) et a demandé au secrétariat de faire le nécessaire.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et ECE/TRANS/SC.3/2017/4.

36. Le Groupe de travail a été informé que la troisième édition révisée du Livre bleu avait été publiée dans les trois langues de travail et était disponible dans la salle de réunion.

37. Il a approuvé la proposition d'amendement au Livre bleu figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2017/4.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/2017/5 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/9.

38. Le Groupe de travail a examiné le projet de texte consolidé de la deuxième révision de l'annexe à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée) (ECE/TRANS/SC.3/2017/5) et l'a adopté en tant que résolution n° 87.

39. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des consultations en cours avec la Commission européenne et des corridors du réseau central de transport RTE-T au sujet de la mise en adéquation de la résolution n° 49. L'objectif était d'inclure la liste des goulets d'étranglement des corridors du réseau central de transport RTE-T qui figure dans le Règlement (UE) n° 1316/2013 et de créer une base de données SIG harmonisée. Le SC.3 a apporté son soutien à ces activités et a demandé au secrétariat de les poursuivre en vue d'élaborer une proposition concrète.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102.

40. Le Groupe de travail a pris note des rapports sur les cinquantième et cinquante et unième sessions du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de

sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102) et les a approuvés.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/2017/7, ECE/TRANS/SC.3/2017/8, ECE/TRANS/SC.3/2017/9 et ECE/TRANS/SC.3/2017/10.

41. Le Groupe de travail a pris note des décisions prises à la vingt-sixième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue le 3 octobre 2017, en particulier celles :

- De modifier le paragraphe 2 de l'article 6.31, les paragraphes 1 et 2 de l'article 7.08, le paragraphe 1 de l'article 10.06, et la description du signal C.4 (annexe 7) ;
- De rejeter la proposition d'introduire les signaux correspondant à des feux fixes et la signalisation du passage autorisé du côté libre à vitesse réduite de jour provenant de la SIGNI (résolution n° 22, révision 2) tout en les supprimant de la SIGNI, et de réfléchir à un éventuel mécanisme pour maintenir à l'avenir l'harmonisation du CEVNI et de la SIGNI ;
- D'intégrer les dispositions pour les bateaux qui utilisent du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant, telles qu'établies par l'Autriche (ECE/TRANS/SC.3/2017/8), sous réserve de la modification proposée.

Le secrétariat a indiqué au SC.3 que le rapport intégral de la réunion serait publié en tant que document de travail pour la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3.

42. Le Groupe de travail a adopté les projets d'amendements au CEVNI proposés par le Groupe d'experts à sa vingt-cinquième réunion (ECE/TRANS/SC.3/2017/7, par. 10, 14 a) et 17). L'AIMS a appuyé la proposition d'amendement au paragraphe 17 et souligné l'importance, pour les navigateurs, des travaux visant à harmoniser le CEVNI et la SIGNI avec le système de balisage maritime de l'AIMS.

43. Le Groupe de travail a remplacé « used » par « consumed » dans la version anglaise de l'amendement au paragraphe 5 a) de l'article 7.08, (ECE/TRANS/SC.3/2017/8) et a adopté les amendements au CEVNI pour les bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant. Les amendements aux paragraphes 42 et 43 ont été adoptés en tant que résolution n° 88.

44. Le Groupe de travail a approuvé les décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI s'agissant :

- De ne pas introduire une nouvelle annexe au CEVNI concernant une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL. Le Président a toutefois indiqué que les États membres pourraient utilement se référer à la norme de la CCNR concernant la liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL (ECE/TRANS/SC.3/2017/9) dans l'élaboration de leurs propres documents nationaux ;
- D'élaborer un projet de proposition d'amendement au CEVNI sur la base des dernières mises à jour du Règlement de police pour la navigation du Rhin et du Règlement de police pour la navigation de la Moselle (ECE/TRANS/SC.3/2017/10).

45. Le Groupe de travail a relevé que la prochaine réunion du Groupe d'experts du CEVNI, à savoir la vingt-septième, était prévue pour le 13 février 2018, juste avant la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3.

B. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2017/11 et ECE/TRANS/SC.3/2017/12.

46. Le Groupe de travail a examiné le projet de troisième révision de la SIGNI (ECE/TRANS/SC.3/2017/11). Il a décidé : a) de supprimer les feux fixes A.9c, A.9d, E.1e et E.1f ; b) de supprimer la signalisation du passage autorisé du côté libre à vitesse réduite de jour (fig. 3. 13, dernière ligne) ; c) de renuméroter le chapitre 3A en chapitre 4 ; et d) de renuméroter les chapitres 4 à 13 en conséquence. La Commission du Danube a indiqué qu'il existait d'autres divergences avec le CEVNI en ce qui concernait les signaux lumineux.

47. La Fédération de Russie a suggéré de différer l'examen et l'adoption de la version révisée de la SIGNI à la prochaine session du SC.3 afin de disposer de suffisamment de temps pour un examen plus approfondi d'autres points et a proposé que les États membres soumettent leurs positions officielles sur le projet. Le SC.3 a accepté et a décidé de transmettre le projet au Groupe d'experts du CEVNI pour examen, comme suite à la proposition formulée par la Commission du Danube.

48. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les prescriptions régionales et nationales en matière de signalisation des voies de navigation intérieure s'écartant de la SIGNI, sur la base du questionnaire distribué par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/2017/12). Il a décidé que ces informations pourraient servir de base à un chapitre consacré aux prescriptions nationales et régionales spéciales et a demandé au secrétariat d'en élaborer le premier projet. Le Président a invité les États membres et les commissions fluviales qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire à le faire.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 et Amend 1 à 3, ECE/TRANS/SC.3/2017/13, ECE/TRANS/SC.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/2017/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8, document informel n° 3 du SC.3 (2017) et document informel n° 7 du SC.3/WP.3 (2017).

49. Sur la base des résultats de l'atelier sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux, organisé dans le cadre de la cinquantième session du SC.3/WP. 3, et des réponses apportées au questionnaire (ECE/TRANS/SC.3/2017/13), le Groupe de travail a noté ce qui suit en ce qui concerne l'élaboration et l'application des règles et réglementations régissant la navigation intérieure :

- Le plus souvent, les règles et règlements des États membres et des commissions fluviales concernaient les bateaux à coque en acier ou en alliage léger ;
- La réglementation concernant les bateaux à coque en plastique et en béton renforcé devait être davantage développée ;
- Les règles et règlements s'appliquaient à différents types d'embarcations telles que les bateaux-citernes, les bateaux destinés au transport de marchandises dangereuses, les remorqueurs et pousseurs, les bateaux à passagers et les engins flottants ;
- Certains États membres estimaient qu'il fallait élaborer davantage de règles et règlements pour ce qui concernait les plateformes pétrolières et les unités de forage, les embarcations traditionnelles, les installations flottantes et les bateaux en stationnement, les bateaux mesurant plus de 110 m de long, les méthaniers et les bateaux à voile ;
- Pour de nombreux États membres, des améliorations devaient être apportées en premier lieu aux notices d'utilisation et aux instructions pour les experts en cas d'avarie, aux règles applicables à l'inspection des bateaux en service et aux règles concernant la réparation et la modernisation des bateaux ;
- Des restrictions à la navigation des bateaux les plus anciens étaient appliquées par certains pays pour certains types de bateaux.

50. Le Groupe de travail a relevé ce qui suit concernant la classification et la supervision :

- Les États membres avaient recours à des méthodes différentes pour la classification obligatoire des bateaux de navigation intérieure ; dans la plupart des pays, seuls certains types de bateaux y étaient soumis ;
- Les autorités ayant compétence pour désigner la classe dont relève un bateau et en donner confirmation sont les organismes de classification nationaux autorisés et les sociétés de classification reconnues par l'Administration.

51. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par le secrétariat concernant les résultats de la dixième réunion du Groupe de volontaires (Genève, 2 et 3 octobre 2017). Ce dernier : a) avait mis la dernière main au chapitre 19B, intitulé « Dispositions spéciales pour les bateaux navigant sur les voies navigables de la zone 4 », et aux amendements au paragraphe 8B-4.2.2 ; b) avait échangé des vues sur le projet de chapitre 24, intitulé « Dispositions transitoires et finales » ; c) avait proposé de supprimer les paragraphes 2-7.1.5 et 2-7.1.6 ; et d) avait commencé d'examiner la proposition de nouveau chapitre sur les dispositions spéciales applicables aux bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C et de nouvel appendice (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8). Il avait remercié M. W. Zondag, le Président, pour le professionnalisme et la compétence dont il avait fait preuve depuis 1997 à la tête des groupes de volontaires chargés des résolutions n^{os} 17 et 61 et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

52. Le Groupe de travail a relevé que la onzième réunion du Groupe de volontaires était prévue pour le printemps 2018. Les États membres et les commissions fluviales ont été invités à y prendre part.

53. Le Groupe de travail a pris note des propositions visant à harmoniser avec la norme ES-TRIN les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure contenues dans la résolution n^o 61, comme indiqué dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2017/14 et ECE/TRANS/SC.3/2017/15. Il a décidé de ne pas inclure un chapitre sur les dispositions transitoires dans sa résolution n^o 61.

54. Le Groupe de travail a décidé de numéroter le projet de chapitre sur les dispositions spéciales applicables aux bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8) en tant que chapitre 8C.

55. Le Groupe de travail a pris note de la traduction en langue russe des parties III et IV de la norme ES-TRIN Édition 2015/1, qui avait été établie par le secrétariat (document informel n^o 3 du SC.3 (2017)). La Fédération de Russie a informé le SC.3 des travaux qui étaient actuellement menés sur l'analyse comparative entre la norme ES-TRIN Édition 2015 (document informel n^o 7 du SC.3/WP. 3 (2017)), la résolution n^o 61 et les réglementations nationales, et a apporté son soutien aux travaux du secrétariat. Le SC.3 a prié le secrétariat de mettre la dernière main à ces travaux.

56. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. I. Gulyaev (Fédération de Russie) sur la classification des bateaux portuaires, qui englobaient les remorqueurs et pousseurs, les bateaux d'avitaillement, les pontons-grues, les brise-glaces et d'autres navires qui opéraient dans des bassins portuaires protégés et qui, en tant que tels, bénéficiaient de certaines dérogations aux prescriptions de fonctionnement imposées par la classe attribuée. Le secrétariat a été prié, en consultation avec la Fédération de Russie, de faire un résumé de la présentation pour la prochaine session du SC.3/WP. 3.

D. Dispositions applicables aux bateaux en stationnement et aux engins flottants (hôtels flottants, restaurants flottants et structures apparentées)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/16.

57. Le Groupe de travail a pris note des dispositions nationales applicables aux bateaux en stationnement et aux installations flottantes (ECE/TRANS/SC.3/2017/16) et des informations supplémentaires fournies par la Fédération de Russie et l'Ukraine. Il a considéré

que cette question présentait un intérêt pour ses activités et a décidé de la maintenir inscrite à l'ordre du jour. La Serbie a fait savoir que le projet de règlement était toujours à l'examen.

E. Modernisation et rénovation de la flotte de navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/6.

58. Le secrétariat a rappelé que le SC.3/WP. 3, à sa cinquantième session, avait pris la décision de garder ce point à l'ordre du jour et de préparer un aperçu de cette question (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102, par. 36). Il a informé le SC.3 des progrès réalisés dans l'élaboration de ce document.

VIII. Deuxième réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19 et documents informels n^{os} 5 et 6 du SC.3 (2017).

59. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par le secrétariat sur les préparatifs de la Conférence concernant : a) un avant-projet de déclaration ministérielle (précédemment dénommé projet d'acte final) ; b) l'accord avec le pays hôte ; c) un projet de « carte de navigation » (document informel n^o 6 du SC.3 (2017)) ; et d) un ordre du jour provisoire.

60. Le Groupe de travail a pris note du projet de déclaration ministérielle tel que modifié en fonction des propositions de l'Autriche et de la Suisse (document informel n^o 5 du SC.3 (2017), en anglais seulement). La Belgique, la Fédération de Russie, la Commission du Danube, la Commission de la Save et le réseau EDINNA ont présenté leurs propositions.

61. Le réseau EDINNA a proposé d'accorder plus d'importance à l'aspect humain du transport par voie navigable dans l'ordre du jour de la Conférence. Cette proposition a été appuyée par la Belgique.

62. La Fédération de Russie a formulé les observations ci-après concernant le document informel n^o 5 du SC.3 (2017) :

a) Elle a proposé que le Groupe de travail s'accorde sur la portée de la Conférence et modifie le projet en conséquence ;

b) Pour ce qui est de l'harmonisation des normes relatives aux bateaux de navigation intérieure (action stratégique n^o 12 et par. 1 de la section « Implementation »), elle a souligné que seul le CTI était dûment autorisé à élaborer des règles et des normes harmonisées relatives au transport par voie navigable pour l'ensemble de la région de la CEE ;

c) Pour ce qui est de la modernisation de la flotte intérieure, elle a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'élaborer une norme européenne unifiée à appliquer dans la région de la CEE ;

d) Pour ce qui est de la section intitulée « Implementation », on ne voyait pas très bien quel rôle jouaient les organisations d'intégration régionale dans la mise en œuvre des accords internationaux et le maintien du dialogue politique ; elle était d'avis que le rôle clef devait revenir aux États membres, notamment les organismes publics, les entreprises, les associations et les milieux universitaires ;

e) Elle a proposé de déplacer l'action stratégique n^o 14 à la section « Building inland waterway infrastructure that is resilient to climate change » ;

f) Pour ce qui est de l'action stratégique n^o 16, elle a proposé de remplacer « River Commissions » par « initiatives by Governments » et a prié le secrétariat de fournir des éclaircissements à propos des initiatives concernant les plans de réhabilitation des chenaux ;

g) Elle a proposé d'ajouter un paragraphe consacré à l'uniformisation des documents relatifs aux statistiques de transport de fret et de passagers.

63. La Commission de la Save a proposé : a) de modifier l'alinéa f) du préambule comme suit : « the unification of technical and safety standards » ; et b) de remplacer « alternative » par « complementary » dans l'action stratégique n° 5 afin de maintenir une cohérence avec l'amendement introduit à l'alinéa c) du préambule. Elle était opposée à la proposition de supprimer la référence aux commissions fluviales dans l'action stratégique n° 16, comme suggéré au paragraphe 62 f).

64. La Commission du Danube a proposé de supprimer l'action stratégique n° 25.

65. La Belgique a proposé d'ajouter, à l'alinéa f) du préambule, la numérisation du transport par voie navigable.

66. Le Groupe de travail a invité les États membres et d'autres parties prenantes à présenter au secrétariat, par écrit, des propositions et des amendements avant le 31 octobre 2017 en vue de l'élaboration du premier projet.

67. M. H. de Leijer (STC-Nestra B.V.) a fourni des informations concernant les travaux actuellement menés en vue d'un futur centre mondial de connaissances sur les transports par voie navigable, sur la base de l'initiative de la Banque mondiale.

68. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par la Pologne sur les progrès accomplis : a) dans les préparatifs de la Conférence, qui se tiendra à Wrocław (Pologne) les 18 et 19 avril 2018 ; b) dans la préparation de l'accord avec le pays hôte, de la documentation relative aux appels d'offres et des consultations avec les parties prenantes ; et c) concernant d'autres mesures nécessaires à la préparation de la Conférence. Le pays hôte et le secrétariat ont convenus d'organiser une réunion préparatoire à Wrocław en novembre. L'organisateur, le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure, a invité les États membres et d'autres parties prenantes à contribuer à la Conférence et aux questions s'y rapportant.

69. Le secrétariat a proposé que, parmi les différents termes qui ont été utilisés à ce jour, ce soit celui d'« internationale » qui soit désormais retenu pour qualifier la Conférence. Le Groupe de travail a approuvé cette proposition.

70. Comme suite à la proposition de la Fédération de Russie, le secrétariat a été prié de transmettre aux États membres la première version du projet, le projet d'ordre du jour et la « carte de navigation » une fois que les documents seront prêts pour les réactions officielles des gouvernements. Les contributions et la désignation des orateurs pour les diverses sessions seront présentées conjointement dans la lettre d'invitation officielle. Les États membres et les autres parties prenantes ont été invités à envoyer leurs demandes à l'avance.

71. Le secrétariat a été prié de télécharger les informations concernant la Conférence sur le site Web de la CEE avant que le site de l'événement soit finalisé.

72. Le Groupe de travail a décidé de tenir la prochaine réunion du groupe spécial à la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3.

IX. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)

73. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par M. A. Mintjes (EDINNA) à propos de la nouvelle directive sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et des questions connexes¹¹ telles que : a) les principaux objectifs ; b) l'approche fondée sur les compétences, notamment les programmes

¹¹ Cet exposé a été établi par la Commission européenne pour la réunion du Groupe de travail des qualifications professionnelles du CESNI, qui s'est tenue le 7 septembre 2017 à Bruxelles.

de formation obligatoire, les examens pratiques et l'évaluation des compétences ; c) la transposition de la directive dans la législation nationale des États membres de l'Union européenne et la reconnaissance des certificats ; d) l'évaluation de la directive ; et e) les prochaines étapes. M. A. Mintjes a dit que la directive conserverait une référence au CEVNI ainsi qu'aux normes du CESNI relatives à la compétence, à l'aptitude médicale et aux simulateurs. L'adoption de la directive était prévue pour la fin de novembre 2017, et celle des actes délégués et des actes d'exécution pour novembre 2019 ; l'ensemble du système devrait être opérationnel d'ici à novembre 2021, et l'échange des anciens certificats devrait être achevé avant 2031.

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

A. Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48), Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (résolution n° 63), Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (résolution n° 79) et Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1 et ECE/TRANS/SC.3/198 et ECE/TRANS/SC.3/199.

74. Le Président a informé le SC.3 de l'état d'avancement de la mise à jour de la Directive de l'Union européenne relative aux SIF, qui n'a pas encore été achevée. Le SC.3 a pris note du fait que les travaux visant à mettre à jour les résolutions n°s 48, 63, 79 et 80 seraient poursuivis une fois qu'un accord se serait fait sur la réglementation pertinente de la Commission européenne.

75. La Fédération de Russie a informé les participants des travaux menés en vue de la mise en œuvre du système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) sur les voies de navigation intérieure, en particulier en ce qui concerne l'introduction, en avril 2017, de prescriptions techniques, opérationnelles et de sécurité pour l'ECDIS dans les règlements du Registre fluvial russe. Elle a également soutenu les travaux de la CEE visant à mettre à jour les résolutions n°s 48, 63, 79 et 80.

B. Coopération avec le Forum SIG pour le Danube

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/102 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/20.

76. Le Groupe de travail a approuvé la décision prise par le SC.3/WP. 3 d'intégrer la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC) dans l'ordre du jour du SC.3 en tant que point permanent et a demandé au secrétariat d'ajouter ce point à l'ordre du jour de sa soixante-deuxième session. Le SC.3 a relevé que la DISC 2017 se tiendrait les 5 et 6 décembre à Ruse (Bulgarie).

XI. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/18.

77. Le Groupe de travail a pris note du document actualisé sur l'état des instruments juridiques internationaux portant sur la navigation intérieure, établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/2017/18). Il a invité les gouvernements à tenir le secrétariat informé de toute nouvelle modification (correction ou ajout) apportée à ce document.

78. Le Groupe de travail a invité les pays membres de la CEE à adhérer aux instruments juridiques pertinents dans le domaine de la navigation intérieure, au cas où ils ne l'auraient pas déjà fait.

B. Application des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/19.

79. Le Groupe de travail a pris note de la situation concernant les résolutions de la CEE et leur application, à la lumière du document ECE/TRANS/SC.3/2017/19 et il a invité les gouvernements à accepter ces résolutions, au cas où ils ne l'auraient pas déjà fait. La Bulgarie a demandé au secrétariat de vérifier les notes de fin de texte 103 et 104 figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2017/19 (version russe) et de les modifier si nécessaire.

80. Comme suite à la proposition de l'EBA, le Groupe de travail a rappelé que le Certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance (résolution n° 14) avait été remplacé par le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40). Il a encouragé les gouvernements à appliquer uniquement la résolution n° 40. Il a décidé de porter cette question à l'attention du SC.3/WP.3 afin qu'il décide des mesures à prendre le cas échéant.

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

A. Activités du Groupe informel de travail de la navigation de plaisance

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/20 et document informel n° 4 du SC.3 (2017).

81. Le Groupe de travail a adopté le mandat du groupe de travail informel de la navigation de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/2017/20), comme suite à la proposition de la Fédération de Russie.

82. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les résultats de la première réunion du groupe de travail informel, tenue les 2 et 3 août 2017 à Genève (document informel n° 4 du SC.3 (2017)). Les questions suivantes avaient été examinées : a) la formation des plaisanciers ; b) la fourniture d'une assistance aux gouvernements n'appliquant pas le CEVNI ou ne disposant pas de voies navigables intérieures afin qu'ils élaborent des tests de connaissance sur le CEVNI ; c) les conditions et les restrictions imposées par les gouvernements lors de la délivrance d'un certificat ICC, notamment les restrictions en matière de taille ou de type de bateau ; d) la révision des directives concernant la résolution n° 40 ; e) la promotion de la navigation de plaisance et du tourisme nautique dans les États membres et, à cet égard, les moyens qui permettraient de vérifier la validité des certificats ; et f) les enquêtes sur la résolution n° 40. Le groupe de travail informel avait demandé à l'EBA de finaliser le texte des paragraphes 21 et 22 du document ECE/TRANS/SC.3/2017/22, en collaboration avec le secrétariat. Il avait également demandé

à celui-ci de vérifier si la classe RD¹² de voie navigable pouvait accueillir des bateaux d'une largeur de 4,5 m, en vue d'une éventuelle mise à jour de la résolution n° 52. Il avait demandé au secrétariat de porter ses propositions b) et c) à l'attention du SC.3.

83. Le Groupe de travail a noté que la prochaine réunion du groupe de travail informel se tiendrait en février 2018, éventuellement juste avant la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3. Parmi les points devant figurer à l'ordre du jour, on pouvait citer un projet de questionnaire visant à recueillir des informations sur la formation, les moyens qui permettraient de vérifier la validité des certificats et les enquêtes sur la résolution n° 40. Le SC.3 a invité les États membres et les autres parties prenantes à participer à la prochaine réunion du groupe de travail informel.

B. Lois nationales régissant la navigation des bateaux de plaisance

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2015/16.

84. Le Groupe de travail a noté qu'aucune nouvelle information n'était disponible concernant la liste des lois régissant la navigation des bateaux de plaisance sur les voies navigables nationales (ECE/TRANS/SC.3/2015/16). Il a invité les gouvernements à soumettre ces informations au secrétariat, au cas où ils ne l'auraient pas encore fait.

C. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, quatrième révision) et Directives concernant la résolution n° 40

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4, ECE/TRANS/SC.3/2017/21 et ECE/TRANS/SC.3/2017/22.

85. Le Groupe de travail a adopté la proposition d'amendement à l'annexe IV de la résolution n° 40, quatrième révision (ECE/TRANS/SC.3/2017/21), en tant que résolution n° 89.

86. Ayant été informé par la Commission du Danube des travaux menés sur une liste de réglementations portant spécifiquement sur la navigation de plaisance dans les pays riverains du Danube, le SC.3 a décidé d'ajouter une référence à cette information dans les Directives concernant la résolution n° 40 et de mettre un lien sur la page Web de la base de données du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance. Cette proposition a été appuyée par la Slovaquie et l'EBA, qui ont souligné l'importance que revêtaient de telles informations pour les plaisanciers. La Belgique a informé le SC.3 de la révision en cours de la législation relative à la navigation de plaisance, qui devrait être achevée au début de 2018.

87. Comme suite à la proposition de l'Autriche, le SC.3 a estimé qu'il était nécessaire de conserver dans la base de données l'ensemble des spécimens de certificats délivrés par tous les organismes agréés des pays qui appliquent la résolution n° 40. Le secrétariat a été prié de contacter les gouvernements afin d'obtenir une liste complète des organisations autorisées à délivrer des certificats ainsi que des spécimens de certificats délivrés par ces organes.

88. Le Groupe de travail a adopté la version révisée des Directives concernant la résolution n° 40 (ECE/TRANS/SC.3/2017/22), avec les modifications suivantes :

modifier paragraphes 21 et 22

21. Les résidents et ressortissants de :

- Tout pays nord-américain ; ou
- Tout pays qui n'est pas membre de la CEE ; ou
- Tout pays qui n'applique pas la résolution n° 40,

¹² Classe de voie navigable conformément à l'annexe I de la résolution n° 52 révisée, « Réseau européen de navigation de plaisance » (ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1).

peuvent se faire délivrer un certificat ICC par un État qui applique la résolution n° 40, comme mentionné au paragraphe 13 ci-dessus, ou par un organisme agréé désigné par l'État appliquant la résolution, à condition que cet État accepte de délivrer les certificats à des individus relevant de ces catégories ou que l'organisme agréé soit autorisé par son gouvernement à le faire (selon le cas) ;

22. Pour obtenir un certificat ICC, ces candidats devraient (selon le cas) :
- Obtenir le certificat national de l'État appliquant la résolution et ensuite présenter ce certificat audit État ou à un organisme agréé désigné par cet État afin d'obtenir un certificat ICC (résolution n° 40, annexe I, partie I, par. 1) ; ou
 - Subir l'examen prévu par l'État appliquant la résolution ou par un organisme agréé désigné par cet État (résolution n° 40, annexe I, partie I, par. 2).

Les candidats doivent suivre les procédures et répondre aux critères de délivrance fixés par l'État appliquant la résolution ainsi que par l'organisme agréé et l'autorité compétente de cet État.

89. L'Ukraine a informé le SC.3 du processus d'harmonisation de son cadre législatif avec la résolution n° 40.

D. Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52 révisée)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/23.

90. Le Groupe de travail a adopté la proposition de modification de la carte du Réseau européen de navigation de plaisance (AGNP) (annexe II de la résolution n° 52 révisée) (ECE/TRANS/SC.3/2017/23).

E. Dispositions applicables aux bateaux à coque en plastique

91. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. I. Gulyaev (Fédération de Russie) sur la classification des bateaux à coque en plastique, en plastique renforcé à la fibre de verre et en matériaux composites, applicable aux menues embarcations (d'une longueur inférieure à 20 m) et aux bateaux de sport et de plaisance. Il a fait savoir que la Fédération de Russie comptait environ 2,5 millions de bateaux de plaisance à usage privé qui avaient été enregistrés et contrôlés par l'Inspection d'état pour les menues embarcations et environ 7 500 navires à usage commercial soumis à la classification et au contrôle du Registre fluvial russe relevant du Ministère des transports. Ces dernières années, les matériaux modernes non métalliques (les polymères, le polyester renforcé à la fibre de verre, le plastique renforcé par fibres carbonées ou d'autres matériaux composites) étaient de plus en plus utilisés pour la construction des coques des menues embarcations. C'est pourquoi le Registre fluvial russe avait publié en 2016 des directives relatives à la classification et au contrôle des menues embarcations, comprenant une section consacrée à la conception, à la construction, à la classification et au contrôle des coques en plastique. Aux fins de la classification des bateaux construits à l'étranger, les directives tenaient compte de normes ISO pour les petits navires, de la directive 2013/53/UE et du règlement technique n° TR TS 026/2012 de l'Union douanière et proposaient une approche flexible pour la reclassification des navires lorsqu'ils passaient d'un usage privé à un usage commercial et inversement.

XIII. Programme de travail, évaluation biennale et projet de plan de travail (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2017/24.

92. En accord avec la décision prise par le Comité des transports intérieurs de réviser son programme de travail tous les deux ans (ECE/TRANS/200, par. 120), le Groupe de travail a révisé et adopté son programme de travail pour la période 2018-2019 à la lumière de la

nouvelle stratégie qui a été adoptée à sa soixantième session et approuvée par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-neuvième session en février 2017. En outre, le SC.3 a établi les paramètres pertinents pour son évaluation biennale sur la base du projet de programme de travail pour 2018-2019 figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2017/24.

93. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre le programme de travail approuvé pour adoption par le CTI.

XIV. Liste provisoire des réunions prévues pour 2018 (point 13 de l'ordre du jour)

94. Le Groupe de travail a approuvé la liste provisoire suivante des réunions prévues en 2018 :

- | | |
|--------------------|---|
| 14-16 février 2018 | Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquante-deuxième session) ; |
| 27-29 juin 2018 | Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquante-troisième session) ; |
| 3-5 octobre 2018 | Groupe de travail des transports par voie navigable (soixantième-deuxième session). |

XV. Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour)

A. Atelier prévu à la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3

95. Comme suite à la proposition du Président, appuyée par la Belgique, l' AISM, le réseau EDINNA et l'Académie navale de Harlingen, le SC.3 a décidé d'organiser un atelier sur les bateaux autonomes à la cinquante-deuxième session du SC.3/WP.3.

B. Conférence mondiale sur les canaux-2017

96. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par M. D. Edwards-May (Inland Waterways International et Transmanche Consultants) concernant la Conférence mondiale sur les canaux qui s'est tenue du 24 au 28 septembre 2017 à Syracuse, New York. La Conférence était principalement axée sur le canal Érié. Construit en 1825, le canal avait été modernisé en 1875 et reconstruit en 1918 en tant que canal Barge de l'État de New York. Le canal Érié d'aujourd'hui était assimilable à un canal de classe IV selon les normes européennes. Ces dernières années, le transport des marchandises avait augmenté, et 350 000 tonnes de marchandises devaient être transportées en 2017. La gestion du canal avait récemment été confiée à la Compagnie d'électricité de New York, qui avait annoncé un appel d'offres pour le développement futur du canal Érié, doté d'un financement de 2,5 millions de dollars. Les prochaines conférences se tiendraient à Athlone (Irlande) en 2018 et à Yangzhou (Chine) en 2019.

XVI. Adoption du rapport (point 15 de l'ordre du jour)

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