



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

Cinquantième session

Genève, 15-17 février 2017

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa cinquantième 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	3
IV. Résultats des travaux de la soixantième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour).....	8	4
V. Infrastructure des voies navigables (point 4 de l'ordre du jour).....	9-15	4-5
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).....	9-11	4
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »).....	12	4
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée)	13-15	5
VI. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 5 de l'ordre du jour)	16-50	5-12
A. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24 révisée)	16-19	5-6
B. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22 révisée)	20-24	6
C. Atelier sur les règles et réglementations régissant la navigation intérieure et les bateaux fluvio-maritimes	25-39	7-10



D.	Rénovation des bateaux de navigation intérieure.....	40–46	10–11
E.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée)	47–51	11–12
VII.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	52–54	12–13
VIII.	Promotion des services d'information fluviale (SIF) et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour).....	55–60	13
A.	Résultats de la semaine consacrée aux Services d'information fluviale (RIS)	55–57	13
B.	Recommandations relatives au Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) (résolution n° 48), à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) ainsi qu'à la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (projet de résolution n° 79).....	58–59	14
C.	Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80).....	60	14
IX.	Navigation de plaisance (point 8 de l'ordre du jour).....	61–65	14–15
A.	Activités du groupe informel d'experts volontaires en matière de navigation de plaisance	61–63	14–15
B.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, quatrième révision) et Directives concernant la résolution n° 40.....	64	15
C.	Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52)	65	15
X.	Développement des infrastructures de navigation intérieure et environnement (point 9 de l'ordre du jour)	66–68	15
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)	69–74	16–17
A.	Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable	69–70	16
B.	Évolution récente du concept de conditions de navigation satisfaisantes	71–72	16
C.	Coopération avec le Forum SIG pour le Danube sur le sujet de la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC)	73–74	16–17
XII.	Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour).....	75	17

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 cinquantième session du 15 au 17 février 2017 à Genève.
2. Ont pris part à ces travaux des représentants des pays suivants : Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Kazakhstan, Lituanie, Pologne, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. L'Union européenne (UE) était représentée. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes ont assisté à la session : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save. Des délégations de la Commission économique eurasienne, de l'Association européenne de navigation de plaisance et de la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT) étaient présentes. Des représentants de l'Administration fluviale du bas Danube de Galati, du Bureau d'ingénierie marine, de l'Association « Route des Varègues aux Grecs » et de l'Association russe de yachting étaient également présents à l'invitation du secrétariat.
4. Madame Eva Molnar, Directrice de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a ouvert la session et souhaité la bienvenue aux participants. Elle a fait observer que la présente session se tenait à la veille du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs (CTI), a présenté le programme hebdomadaire élaboré pour l'occasion et a invité les participants à y prendre part. Elle a notamment mentionné la réunion ministérielle intitulée « Passé et avenir du Comité des transports intérieurs de la CEE », la soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs et d'autres manifestations de haut niveau, et, en particulier la Conférence de haut niveau sur le transport par voie navigable à laquelle participeront des pays disposant de voies navigables, des Commissions fluviales et d'autres organisations internationales. À cet égard, elle a souligné l'importance de la coopération internationale pour la promotion du transport par voies navigables intérieures et de l'expérience paneuropéenne en la matière qui pourrait être mise à profit par d'autres continents.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/99 ; et
document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2017).

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, tel que complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2017) afin de prendre en compte les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 à 4. Il a été décidé d'examiner les questions suivantes au titre du point 10 a) « Questions diverses » : Conférence de haut niveau sur le transport par voie navigable, 10 b) « Évolution récente du concept de conditions de navigation satisfaisantes » et 10 c) « Coopération avec le Forum SIG pour le Danube sur le sujet de la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC) ».
6. Conformément à l'usage, il a été décidé 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 diffusé après la session.

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

7. M. I. Ignatov (Bulgarie) a été réélu Président pour la présente session ainsi que pour la cinquante et unième session du Groupe de travail.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/203.

8. Le Groupe de travail a été informé des principales décisions prises par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixantième session, qui s'est tenue du 2 au 4 novembre 2016 : a) adoption de la nouvelle stratégie et du nouveau mandat ; b) adoption de la troisième révision de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) ; c) adoption de la deuxième édition révisée de la résolution n° 59 en tant que résolution n° 85 ; d) adoption d'amendements à la résolution n° 61 en tant que résolution n° 86 ; et d'autres questions. Le Président a encouragé les participants à poursuivre leurs travaux fructueux dans le cadre de la nouvelle stratégie du SC.3, qui a été soumise pour approbation à la soixante-dix-neuvième session du CTI.

V. Infrastructure des voies navigables (point 4 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/120/Rev.3, et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/1.

9. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire le projet d'amendements à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), sur la base d'un projet établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/1), moyennant les modifications suivantes :

Supprimer la rubrique « P 50-02 – Port fluvial de Saint-Pétersbourg (Neva, 1 385,0 km³ » de l'annexe II de l'AGN et *renuméroter* les rubriques P 50-03 à P 50-12 en conséquence ;

Remplacer Kamenskoye par Kamianske.

10. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre la proposition modifiée à la soixante et unième session du SC.3 en vue de son adoption définitive.

11. Le SC.3/WP.3 a accepté d'organiser un atelier sur les ports de navigation intérieure d'importance internationale dans le cadre des travaux visant à établir une série d'amendements à l'annexe II de l'AGN à sa prochaine session.

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

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

12. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de la finalisation de la troisième révision du Livre bleu. La version définitive du Livre bleu comprend les paramètres relatifs à la section du Danube commune à la Hongrie et à la Slovaquie, selon l'accord conclu entre les deux pays avec l'appui de la Commission du Danube, ainsi que des contributions de l'Allemagne, de la Bosnie-Herzégovine, de l'Italie, de la Pologne, de la Suisse, de l'Ukraine et de la Commission internationale du bassin de la Save. Le SC.3/WP.3 a été informé des dates prévues pour la publication de la version révisée et pour la mise à jour de la base de données du Livre bleu.

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/WP.3/2017/2, et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3.

13. Le SC.3/WP.3 a adopté à titre provisoire les modifications proposées à l'inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée) contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/2 sous réserve des modifications proposées par la Slovaquie :

Au paragraphe 44, *remplacer* hauteur *par* hauteur sous les ponts.

14. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant les goulets d'étranglement et ports intérieurs dans les corridors du réseau central de transport RTE-T¹ figurant dans les Règlements (UE) n°s 1315/2013 et 1316/2013, qui sont contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/3, ainsi que des informations complémentaires communiquées par la Commission européenne. La Commission du Danube était d'avis que le Règlement (UE) n° 1316/2013 pouvait servir de base à l'amendement de la résolution n° 49, notamment pour l'établissement des définitions et de la liste des projets d'infrastructure convenus, même si la liste complète des goulets d'étranglement recensés sur le Danube était manquante. Le SC.3/WP.3 a souscrit à l'idée de considérer cette approche comme base d'une possible intégration de la résolution n° 49 et a décidé de mettre ce point à l'ordre du jour de sa cinquante et unième session.

15. Le SC.3/WP.3 a pris note de la différence constatée entre la définition proposée pour le terme « goulet d'étranglement » dans la résolution n° 49 et celle qui figure dans le Règlement (UE), notant également les renseignements communiqués par la Commission du Danube sur les travaux en cours à ce sujet. À la suite de la proposition formulée par la Belgique, le SC.3/WP.3 a décidé d'entamer l'examen de l'éventuelle harmonisation des définitions des goulets d'étranglement. À cet effet, il a prié le secrétariat d'établir un questionnaire en vue de sa prochaine session et de le distribuer aux États membres, aux Commissions fluviales et à d'autres parties intéressées après la présente session.

VI. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 5 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5,
ECE/TRANS/SC.3/2015/7,
ECE/TRANS/SC.3/2016/17,
ECE/TRANS/SC.3/2017/4,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4.

16. Le Groupe de travail a pris note des réponses au questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales spéciales soumises par la Slovaquie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4) et invité les autres États membres à remplir le questionnaire d'ici sa cinquante et unième session.

17. Il a jugé souhaitable d'organiser la prochaine réunion du groupe d'experts du CEVNI en juin 2017, si possible juste après sa cinquante et unième session. Le secrétariat a été prié de prendre les dispositions nécessaires.

¹ Réseau transeuropéen de transport.

18. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par la Commission du Danube (DC) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) au sujet des activités en cours concernant le CEVNI, et en particulier des dispositions pour les bateaux qui utilisent du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant. La Commission du Danube a informé les participants de l'achèvement des travaux d'harmonisation des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) avec la cinquième édition révisée du CEVNI (CEVNI 5) ; le projet ayant été examiné par le Groupe de travail sur les questions techniques en octobre 2016 en vue de son adoption définitive en avril 2017. Une proposition de l'Autriche visant à introduire de nouvelles dispositions pour les bateaux utilisant le GNL comme carburant a été inscrite à l'ordre du jour de la prochaine session du Groupe de travail sur les questions techniques. Le SC.3/WP.3 a été informé par la CCNR de ce que les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin, incluant, par exemple, l'établissement d'un nouveau signal relatif au raccordement électrique au réseau à terre, étaient attendus en juin 2017.

19. Le SC.3/WP.3 a invité les États membres et les Commissions fluviales à soumettre le texte du CEVNI disponible dans d'autres langues en vue de son téléchargement sur le site Web du SC.3.

B. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22 révisée)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/5,
ECE/TRANS/SC.3/2016/9 ;
document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2017).

20. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du secrétariat sur le projet de nouvelle structure de la SIGNI. La CCNR a accueilli favorablement la proposition visant à éliminer les chevauchements avec d'autres documents de la CEE et les doubles emplois. La Commission du Danube a souscrit à l'avis de la CCNR, a estimé que la proposition constituait une base solide en vue de la révision et a proposé son aide pour ce projet. Le Groupe de travail a convenu que la nouvelle structure de la SIGNI proposée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/5 pourrait servir de base à sa prochaine révision. Le Président a invité les États Membres et les autres parties prenantes à soumettre leurs propositions par écrit pour la prochaine session du SC.3/WP.3.

21. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par les présidents des groupes d'experts chargés de la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) et du système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) contenues dans le document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2017).

22. Au sujet de la proposition de nouveau chapitre 12, intitulé « Suivi de la signalisation et du balisage au moyen des aides à la navigation AIS² », la CCNR a indiqué que d'importants travaux concernant les messages spécifiques d'application (ASM) étaient en cours. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat d'entreprendre l'élaboration d'un projet de nouveau chapitre 12 de la SIGNI et de lui soumettre une proposition à sa prochaine session.

23. S'agissant de la proposition de nouveau chapitre 13, la Commission du Danube a fait part de son expérience liée à l'harmonisation des prescriptions locales relatives au Danube avec les DFND et a mentionné les progrès réalisés par ses États membres ainsi que les obstacles rencontrés dans leur législation nationale. La Commission préparera une proposition pour la mise à jour du CEVNI sur la base de ces travaux.

24. Le SC.3/WP.3 a également prié le secrétariat d'élaborer un projet de questionnaire concernant un nouveau chapitre 13 de la SIGNI pour examen à sa prochaine session.

² Système d'identification automatique.

C. Atelier sur les règles et réglementations régissant la navigation intérieure et les bateaux fluviomaritimes

25. L'atelier avait pour but d'évaluer la situation actuelle et les récents développements observés dans le domaine des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, ainsi que d'identifier les besoins et les difficultés auxquels les États Membres, l'Union européenne et les Commissions fluviales doivent faire face. En outre, l'objectif était de mettre en lumière le rôle joué par la CEE dans la création de règlements plus efficaces, permettant d'améliorer la sécurité de la navigation. L'atelier a été divisé en trois sessions. Les exposés sont consultables à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html.

26. Session 1, Règlements applicables aux embarcations dans l'Union européenne et sur le Rhin :

a) La Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (CE) a mentionné les réglementations de l'Union européenne s'appliquant aux bateaux de navigation intérieure et, en particulier, la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil, en date du 14 septembre 2016, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE. Il a été souligné que cette directive visait à assurer un système de règlements techniques unique appliqué dans l'ensemble de l'Union européenne, ainsi qu'à garantir une meilleure coordination et une approche harmonisée des règlements applicables à la navigation rhénane en intégrant des références à la norme européenne établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). La CE a signalé les prochaines étapes et le calendrier de l'élaboration et de l'adoption d'un acte délégué permettant l'intégration de la norme ES-TRIN à la législation de l'UE.

b) La CCNR a continué d'informer les participants au sujet de la norme ES-TRIN, des progrès réalisés par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et des liens entre la norme ES-TRIN, la législation de l'UE et le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Elle a également souligné les objectifs et la structure de la norme ES-TRIN et noté la distinction entre les prescriptions techniques basées sur l'annexe II à la directive 2006/87 et le RVBR, les dispositions spéciales pour certaines catégories de bateaux, les nouvelles prescriptions pour les bateaux fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) et règles et instructions de procédure. La CCNR a également mentionné la feuille de route pour les prochaines versions de la norme. La nouvelle version de la norme ES-TRIN sera adoptée en 2017 et comprendra des dispositions supplémentaires relatives aux installations d'extinction d'incendie, aux grues, aux embarcations traditionnelles, au matériel de navigation et d'information et aux timoneries élévatrices, ainsi qu'une mise à jour des références aux normes EN/ISO et des amendements rédactionnels. Il est prévu que la norme ES-TRIN soit mise à jour tous les deux ans.

c) La Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT) a exprimé l'avis des architectes et des mécaniciens de marine sur la suite de l'élaboration de la norme ES-TRIN. La CEMT a proposé les questions à étudier plus avant ci-après : i) prescriptions applicables à la construction de bateaux en alliages légers et autres matériaux et ii) dispositions spéciales pour les navires plus petits, y compris les bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 m de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers. De l'avis de la CEMT, il serait nécessaire d'homogénéiser le processus de mise en œuvre de la norme ES-TRIN et de minimiser les possibilités de dérogation pour les États Membres de l'UE. Elle a estimé qu'afin de favoriser la coordination de l'application de la norme ES-TRIN, il serait souhaitable de créer un bureau de la navigation intérieure et un organisme de contrôle composé d'experts techniques de tous les pays de l'UE disposant de voies navigables intérieures.

27. Session 2, Normes techniques applicables aux bateaux navigant sur le Danube et dans la région de la Save :

a) La Commission du Danube a informé les participants des activités consacrées aux recommandations sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, basées sur la résolution n° 61 révisée et harmonisée avec la directive 2006/87/CE. Elle a mentionné les modifications adoptées par la Commission entre 2011 et 2016, conformément aux amendements à la résolution n° 61, y compris en ce qui concerne les dispositions spéciales pour les navires de mer, les bateaux de plaisance et les bateaux à passagers, les dispositions en faveur des personnes handicapées, le modèle du certificat pour bateau de navigation intérieure, la distance de sécurité, le franc-bord et les échelles de tirant d'eau. La Commission du Danube a estimé que, grâce à ce travail continu, ses recommandations étaient entièrement harmonisées avec la résolution n° 61.

b) L'autorité chargée de la détermination de la navigabilité en Serbie a exposé la situation actuelle dans le pays et a mentionné les nouveaux enjeux pour le secteur. Le cadre réglementaire en vigueur contient des dispositions de la directive 2006/87/UE, de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) et du CEVNI. Depuis que l'autorité a été désignée en avril 2016 en tant qu'organe de contrôle des objets flottants amarrés sur la Save et le Danube, le besoin s'est fait sentir d'établir des réglementations spéciales les concernant. Plus de 250 objets flottants reliés à la terre et menant une activité commerciale sont actuellement sous la supervision de l'organe de contrôle (dont notamment des bars, des restaurants, des clubs de sport, des marinas, des bureaux et des entrepôts flottants). Étant donné que les règlements pour les bateaux de navigation intérieure ne peuvent pas être entièrement appliqués aux objets flottants, en particulier en matière d'extinction, de détection et d'alarme d'incendie, de stabilité, de prévention de la pollution des eaux, entre autres, des règles spéciales sont actuellement en cours d'élaboration et devraient voir le jour en 2017.

28. Session 3, Vers la mer Noire, la mer d'Azov et les voies menant à la Caspienne :

a) Le représentant du Bureau d'ingénierie maritime a présenté les évolutions en matière de conception d'une nouvelle génération de bateaux de navigation fluvio-maritime et côtière en Europe. Il a insisté sur le fait que la construction de nouveaux bâtiments revêtait une importance stratégique pour la Fédération de Russie, compte tenu de la demande croissante de bateaux de navigation fluvio-maritime pour le transport de marchandises, des difficultés actuelles liées au secteur fluvio-maritime, notamment en ce qui concerne la diminution du nombre de navires, le vieillissement de la flotte, la nécessité de disposer de nouveaux bateaux plus efficaces, plus fiables et écologiquement sûrs, ainsi que des changements dans la structure du transport de fret. Il a présenté un nouveau projet élaboré par le Bureau d'ingénierie maritime et destiné aux pétroliers de navigation fluvio-maritime, aux bateaux de transport de marchandises polyvalents et aux bateaux à passagers conçus pour naviguer dans les zones RS 2.0, RS 3.0, RS 3.5 et RS 6.0. De plus, il a indiqué qu'un projet de bateau adapté à la zone RS 4.5 était actuellement en cours d'élaboration³. Il a également évoqué l'élaboration de nouveaux projets relatifs aux pétroliers et aux bateaux fonctionnant principalement au gaz de pétrole liquéfié (GPL) pour lesquels les prescriptions de l'Organisation maritime internationale ont servi de base.

b) Dans son intervention, le représentant du Registre maritime du Kazakhstan a informé le Groupe de travail que la sécurité technique de la navigation était assurée par des dispositions réglementaires à caractère obligatoire s'appliquant aux bateaux de navigation intérieure et de navigation fluvio-maritime en matière de classement, de construction, de supervision et d'enquêtes, ainsi qu'à la classification des bassins versants. Il a souligné l'importance d'harmoniser les réglementations à la faveur des processus d'intégration et la nécessité d'éviter le chevauchement des prescriptions. Il a également indiqué qu'en tant que membre de l'International Association of Technical Survey and Classification Institutions, le Registre maritime du Kazakhstan prenait part à ces différents travaux. Il a en outre évoqué l'importance de l'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux sous l'égide du SC.3/WP3. Il a fait observer que le Registre maritime était également concerné par certains des problèmes abordés par les orateurs, tels que l'application des normes, l'entretien, la réparation et la rénovation des bateaux, la certification des matériaux, les essais, etc.

³ Note du secrétariat : la classification des zones côtières est donnée dans le chapitre 20B de la résolution n° 61.

c) Le représentant du Registre maritime d'Ukraine a signalé qu'il chapeautait actuellement environ 900 bateaux de navigation intérieure, 100 bateaux fluvio-maritimes, plus de 500 navires de mer et de nombreuses petites embarcations opérant principalement sur les voies de navigation intérieure, et que, par conséquent, les dispositions réglementaires relatives à la classification, à la construction, à la supervision et aux enquêtes continuaient d'être appliquées à tous les types de bateaux. Il a expliqué que la procédure de répartition des périodes d'enquête pour les bateaux dépendait des zones de navigation, du type et de l'âge du bateau, de son état technique et d'autres facteurs. Il a également mentionné les prescriptions applicables aux installations flottantes amarrées. Les règles applicables aux bateaux de navigation intérieure et fluvio-maritime ont été harmonisées avec la résolution n° 61, le CEVNI, les recommandations de la Commission du Danube, la directive 2006/87/CE et l'ADN. Concernant la norme ES-TRIN, le Registre maritime d'Ukraine était d'avis qu'une norme européenne unifiée serait souhaitable pour permettre l'élaboration de réglementations.

29. Le Groupe de travail a pris note des réglementations nationales en vigueur dans les différents États membres, notamment concernant les objets flottants amarrés, les bateaux fluvio-maritimes et de plaisance, et a procédé à un échange de vues sur les prescriptions internationales, les dispositions applicables à certains types de bateaux, l'harmonisation des prescriptions pour les bâtiments, la classification des bateaux de navigation intérieure et d'autres questions connexes.

30. La CCNR a estimé que l'adoption de dispositions spéciales pour les installations flottantes amarrées poserait des difficultés aux autres pays européens et qu'il faudrait envisager de mettre en place des prescriptions internationales dans le cadre européen, en se fondant sur l'expérience de la Serbie en matière d'élaboration de dispositions nationales.

31. La Commission internationale de la Save a mentionné la décision élaborée en coopération avec la Serbie et la Croatie, faisant référence à l'annexe II de la directive 2006/87/CE. Ayant évoqué la participation au CESNI, elle a fait observer qu'il serait souhaitable de respecter la norme ES-TRIN, mais que la question de son application hors de l'UE devait être traitée, puisque les États non membres ne disposaient pas de droit de vote dans le cadre de cette coopération.

32. Le SC.3/WP.3 a formulé les observations préliminaires ci-après sur la base des réponses au questionnaire⁴ distribué par le secrétariat au cours de l'atelier :

- La majorité des personnes ayant répondu au questionnaire estimaient qu'il fallait poursuivre en priorité l'élaboration des règles de construction des bateaux à coque en alliage léger ou en plastique ;
- La majorité des répondants ont indiqué que leur pays appliquait les règles pour les bateaux à cargaison sèche, les vraquiers, les bateaux-citernes, les remorqueurs et pousseurs, les bateaux pour passagers, les engins flottants, et les menues embarcations et bateaux de plaisance ; Les règles pour les bateaux destinés au transport des marchandises dangereuses, les établissements flottants, les bateaux à voile, les plateformes pétrolières et les unités de forage étaient appliquées par la moitié des répondants ;
- La majorité des répondants ont reconnu qu'il faudrait développer encore les règles pour les établissements flottants, les méthaniers et les bateaux porte-conteneurs au niveau national ;
- La majorité des répondants ont reconnu la nécessité de poursuivre l'élaboration des règles pour la certification des matériaux et équipements pour bateaux, les procédures d'essais, les notices d'utilisation et les instructions pour les experts en cas d'avarie.

33. Le SC.3/WP.3 a noté que la moitié des pays soumettaient tous les bateaux de navigation intérieure à une classification obligatoire, tandis que dans les autres pays, la classification n'était exigée que pour certains types de bateaux.

⁴ Disponible à l'adresse suivante : www.surveymonkey.com/r/K2DNYV9.

34. Le Groupe de travail a également noté que la moitié des répondants préféraient que la structure des règles et des règlements combine une structure traditionnelle et une approche modulaire. Un tiers des répondants étaient favorables à la structure modulaire, et le reste préféraient conserver la structure traditionnelle.

35. Tous les répondants ont confirmé qu'il était souhaitable d'harmoniser les prescriptions pour les bateaux : la moitié d'entre eux estimaient que les règles devraient être pleinement harmonisées, tandis que les autres étaient favorables à l'harmonisation des prescriptions concernant la résistance de la coque, la stabilité, le compartimentage, la prévention de la pollution des eaux, le franc-bord et les distances de sécurité, le système de direction, les machines et l'équipement, y compris les équipements électriques.

36. Le SC.3/WP.3 a invité les États Membres qui ne l'avaient pas encore fait à remplir le questionnaire et a demandé au secrétariat de dresser un bilan détaillé des réponses.

37. La Belgique a estimé qu'il serait utile de continuer à traiter la question des réglementations relatives aux bateaux appliquées dans les différents bassins lors des prochaines sessions des Groupes de travail. Le Président a appuyé ce point de vue et a demandé au SC.3/WP.3 de prendre cette question en considération lors de la planification des activités futures.

38. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre le débat sur les prescriptions techniques applicables aux installations flottantes amarrées (hôtels et restaurants flottants, débarcadères et autres structures similaires) à sa prochaine session.

39. Le SC.3/WP.3 a décidé que les résultats de cette enquête devraient être pris en considération lors de la planification des activités futures du Groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61.

D. Rénovation des bateaux de navigation intérieure

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

40. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du Bureau d'ingénierie marine sur la conversion des bateaux fluvio-maritimes. Dans cet exposé, le représentant a évoqué l'expérience de la Fédération de Russie et de l'Ukraine en matière de transformation des bateaux. Compte tenu du vieillissement de la flotte et de l'absence de soutiens financiers suffisants au secteur des constructions navales, les solutions techniques ci-après, visant à prolonger la durée de vie des bateaux tout en garantissant leur fiabilité et leur sécurité, ont fait l'objet d'une étude : a) la rénovation, b) la modernisation et c) la transformation des navires, et notamment l'utilisation d'éléments de bateaux ayant été en exploitation (bateaux donateurs) pour en construire de nouveaux. Ainsi, les bateaux devraient être entièrement conformes aux prescriptions nationales et internationales, la fiabilité devrait être assurée pour toute la durée de vie du navire et des méthodes et des technologies de calcul de pointe devraient être utilisées. L'exposé comprenait des exemples de tels projets.

41. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations sur la procédure de rénovation des bateaux de navigation intérieure appliquée en Fédération de Russie contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/6 et des renseignements complémentaires relatifs à la remise à neuf et à la modernisation de ces bateaux, apportés par la délégation russe. La Fédération de Russie a notamment indiqué que la mesure visant à construire des bateaux grâce à des éléments récupérés était appliquée à titre provisoire en réaction à la conjoncture économique difficile du secteur afin de permettre aux armateurs russes de prolonger, de manière limitée, la durée de vie des bateaux sans en compromettre la sécurité. Un projet a été établi pour chaque bateau et une nouvelle date de construction a été fixée. Entre 2002 et 2013, 439 bateaux ont été rénovés conformément à la procédure de remise en état, tandis que 89 navires ont été construits au moyen d'éléments de navires donateurs. En 2013, la procédure a été supprimée car elle était en contradiction avec le Règlement technique concernant la sécurité des engins de transport par voie navigable. Il a été indiqué que la procédure de rénovation n'était simplement plus appliquée. La Fédération de Russie a demandé d'inscrire ce point à l'ordre du jour de la prochaine session du SC.3/WP.3.

42. La Commission internationale de la Save a fait observer que le vieillissement des navires était également problématique pour les pays du bassin de la Save et, a par conséquent, appuyé la proposition de la Fédération de Russie de communiquer des renseignements plus détaillés à ce sujet. La Commission a prié la Fédération de Russie de rendre disponibles les informations sur les règlements en question.

43. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par l'Ukraine sur la procédure de rénovation qui s'applique à la flotte de navigation intérieure ukrainienne. Le Registre maritime d'Ukraine a élaboré un règlement relatif à la rénovation de la flotte de navigation intérieure et fluviomaritime, qui a été mis à jour en 2015. La procédure de rénovation peut s'appliquer à tout le bateau ou seulement à certains des éléments qui le composent et comprend deux niveaux (R1 et R2). Les principales caractéristiques du bateau ainsi que sa classe demeurent inchangées. Si un armateur souhaite modifier la classe ou la zone de navigation du bateau, un projet de reclassement doit être élaboré et approuvé par une société de classification. La rénovation se déroule alors sous la supervision de cette société et, une fois les travaux achevés, un certificat de rénovation est délivré. Il a souligné que les bateaux rénovés présentaient, pour les armateurs, l'avantage d'être plus sûrs que les autres bateaux de la même époque, bénéficiaient d'une durée de vie et d'un intervalle entre deux enquêtes plus longues, ainsi que d'une plus faible probabilité de détection de défauts lors des inspections. Selon les estimations du Registre, environ 60 % des navires opérant en Ukraine ont 30 ans ou plus, et pourraient donc être soumis à cette procédure.

44. À la question soulevée par la CCNR, l'Ukraine a répondu que seul un petit nombre de bateaux avaient été rénovés. La Commission a souligné qu'afin de garantir la sécurité écologique, le processus de rénovation des bateaux devrait prévoir une modernisation conforme aux normes en vigueur en matière de prévention de la pollution de l'air.

45. Le SC.3/WP.3 a noté que la question de la modernisation de la flotte était de première importance pour certains États membres. Il a fait observer que cette problématique était liée à la politique budgétaire en place dans le gouvernement concerné et devait, par conséquent, être traitée en tenant compte du contexte économique. Il a été noté que différentes mesures avaient été mises en place dans la région de la CEE pour faire face à ce problème, parmi lesquelles :

- L'introduction de dispositions transitoires ;
- La modernisation de la flotte ;
- La rénovation des bateaux.

46. Le Groupe de travail a exprimé le souhait de poursuivre le débat à sa prochaine session en vue d'élaborer des éventuelles recommandations pour les États membres de la CEE. Le secrétariat a été prié d'établir un document d'information pour le SC.3 sur cette question. À cet égard, la Belgique a proposé de réfléchir aux éventuelles mesures à mettre en place pour encourager les capitaines à moderniser leur bateau et à y intégrer des innovations.

E. 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 4,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/7,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8 ;
document informel SC.3/WP.3 n° 2 (2017).

47. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la comparaison de la résolution n° 61 et de la norme ES-TRIN qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/7 et a demandé au secrétariat de poursuivre les travaux d'harmonisation des dispositions de la résolution n° 61 avec les articles et les chapitres suivants de la norme ES-TRIN : articles 7.02, 7.06.3, 8.06, 8.07, chapitre 9, articles 13.01.11 à 13.01.14, 13.02.3 b), 13.04, 13.05, 13.06, 14.12, 1505, chapitre 16, articles 19.01.5 et 6, annexes 5 et 6.

48. Au cours des débats tenus lors de l'atelier, la Fédération de Russie a attiré l'attention du SC.3/WP.3 sur le fait qu'il était impossible d'intégrer des liens et des références directs aux instruments juridiques de l'Union européenne et, en particulier, à la ES-TRIN dans les documents de la CEE.

49. Le SC.3/WP.3 a pris note de la proposition de consacrer un nouveau chapitre X à des 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, ainsi qu'un nouvel appendice portant sur les dispositions supplémentaires pour les bateaux utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8), et a décidé de les transmettre au Groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61 pour examen.

50. Le SC.3/WP.3 a pris note des renseignements communiqués par la Commission du Danube au sujet des discussions qui ont eu lieu lors de la session du Groupe de travail des questions techniques, qui s'est tenue du 18 au 21 octobre 2016, sur l'harmonisation des recommandations de la Commission du Danube avec la directive (UE) 2016/1629 et la norme ES-TRIN. Étant donné que sept États membres de la Commission étaient également membres de l'UE, il avait été proposé d'envisager l'adoption de la norme ES-TRIN en tant que recommandation de la Commission du Danube dans le but d'unifier les prescriptions techniques applicables aux bateaux et de délivrer un certificat de navigation commun. Le secrétariat de la Commission du Danube avait été chargé de poursuivre les travaux d'harmonisation de ses recommandations et de la norme ES-TRIN ce qu'il continuait à faire actuellement. À cet égard, la CCNR a relevé la différence existant entre les documents juridiquement contraignants revêtant un caractère obligatoire pour les pays de l'UE et le statut de recommandation des dispositions établies par la Commission du Danube. Elle a indiqué qu'il serait, par conséquent, nécessaire d'établir une distinction afin de disposer d'une analyse claire et transparente.

51. Le Groupe de travail a noté que la prochaine réunion du Groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61 pourrait se tenir en octobre ou en novembre 2017. Les États Membres, les Commissions fluviales et les autres parties prenantes ont été invités à prendre part à la réunion.

VII. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)

52. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé transmis par le Réseau éducatif sur les transports par voie navigable (EDINNA) et communiqué par le secrétariat concernant l'état actuel de la directive 96/50, des résultats de l'analyse d'impact de sa révision et des résultats de l'étude sur les accidents dans le domaine des transports par voie navigable en Europe, réalisée par le réseau EDINNA en appui à la deuxième analyse d'impact. Les principales conclusions de l'étude ont révélé, en particulier, la nécessité de développer une culture de la sécurité et d'établir notamment un registre harmonisé des incidents et des accidents.

53. Le SC.3/WP.3 a été informé par la Commission du Danube des travaux en cours visant à collecter des informations sur les interruptions de navigation enregistrées dans les différentes sections du Danube et sur leurs causes, qu'il s'agisse de travaux de réparation, d'accidents ou encore des conditions météorologiques ou de la présence de glace. À cette fin, le Groupe de travail sur les questions techniques de la Commission avait élaboré un questionnaire en 2016 et l'avait diffusé auprès des États membres. Il est prévu d'inclure une synthèse des informations collectées dans le manuel du Danube et dans les rapports annuels.

54. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par la CCNR sur les activités menées par les différents groupes de travail du CESNI dans le domaine des normes de compétence et des normes médicales :

a) Le groupe de travail temporaire sur les normes de compétence a élaboré un premier projet conformément aux principales exigences en la matière et l'a approuvé lors de la réunion tenue le 1^{er} février 2017. La prochaine étape consistera à établir une norme relative aux examens pratiques. Le groupe de travail temporaire sur les normes concernant les simulateurs a commencé à examiner les prescriptions techniques applicables aux simulateurs en janvier 2017. Il poursuivra ses travaux en allant inspecter plusieurs bateaux munis de simulateurs à travers l'Europe.

b) Le groupe de travail temporaire sur les normes médicales a établi des critères en matière de forme physique, de vue et d'ouïe et s'est mis d'accord sur un premier projet relatif aux critères d'aptitude médicale lors de la réunion tenue le 31 janvier 2017. La liste des critères médicaux et la liste des mesures de restriction et d'atténuation sont fondées sur les Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer, publiées par l'OIT et l'OMI en 2013. Tous les critères applicables aux services côtiers au titre des Directives de l'OIT/OIM ont été examinés et adoptés en vue de leur application aux services de navigation intérieure.

VIII. Promotion des services d'information fluviale (SIF) et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)

A. Résultats de la semaine consacrée aux Services d'information fluviale (RIS)

55. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par le secrétariat sur les résultats de la semaine consacrée aux RIS, qui s'est tenue à Hasselt (Belgique) du 21 au 25 novembre 2016, de la réunion portant sur les questions communes relatives aux SIF, des réunions des groupes d'experts des avis à la batellerie, de la notification électronique internationale (ERI), du système ECDIS intérieur, du suivi et du repérage des bateaux (VTT) et du groupe d'experts mixte VTT-ECDIS intérieur, ainsi que sur les progrès et les activités du Groupe d'experts 156 de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN).

56. Le SC.3/WP.3 a pris note des renseignements communiqués par la Belgique sur le projet Réalisation de la gestion des couloirs de transit par les SIF (RIS Corridor Management Execution – RIS COMEX), lancé en janvier 2017. Ce projet multibénéficiaire a été établi par le MIE⁵ dans le but de définir, de décrire, de mettre en œuvre et de maintenir l'exploitation des SIF transfrontières du réseau d'infrastructure TEN-T sur la base d'un échange de données opérationnelles SIF.

57. Le SC.3/WP.3 a été informé que la prochaine semaine consacrée aux SIF se tiendra du 8 au 12 mai 2017 à Belgrade et que le secrétariat a été invité à y participer. Le Groupe de travail a convenu que M. Barthold Van Acker, en sa qualité de Président élu du SC.3, pourrait transmettre des informations au sujet des activités pertinentes du Groupe de travail lors de la semaine consacrée aux SIF.

⁵ Mécanisme pour l'interconnexion de l'Europe.

B. Recommandations relatives au Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) (résolution n° 48), à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) ainsi qu'à la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (projet de résolution n° 79)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3,
ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1,
ECE/TRANS/SC.3/198,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/17 ;
document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2017).

58. Le Groupe de travail a pris note de la poursuite du processus de révision des normes ECDIS intérieur, ERI et VTT, et a demandé au secrétariat de rester en contact avec les présidents des groupes d'experts afin d'élaborer des projets d'amendement aux résolutions de la CEE en temps voulu.

59. Le SC.3/WP.3 a pris note des travaux du Groupe de travail mixte VTT-ECDIS intérieur en vue de l'élaboration d'amendements aux normes VTT et ECDIS intérieur visant à normaliser le recours au système d'identification automatique (SIA) d'aide à la navigation dans la navigation intérieure (document informel SC.3/WP.3 n° 4 (2017)). À cet égard, la CCNR a fait savoir au SC.3/WP.3 qu'elle était en train d'examiner les aspects liés à la sécurité des messages spécifiques d'application.

C. Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80).

Documents : ECE/TRANS/SC.3/199, et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6/Rev.1.

60. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat que le Groupe d'experts des avis à la batellerie avait approuvé de nouveaux amendements à la norme relative aux avis à la batellerie et qu'il se proposait de soumettre la nouvelle version à la Commission européenne en janvier 2017. Le secrétariat a été prié d'élaborer un projet d'amendement à la résolution n° 80, en consultation avec le Président du Groupe d'experts des avis à la batellerie, une fois que la décision finale concernant les modifications à apporter à la norme aura été prise.

IX. Navigation de plaisance (point 8 de l'ordre du jour)

A. Activités du groupe informel d'experts volontaires en matière de navigation de plaisance

Document(s) : document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2017).

61. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur le travail en cours visant à établir la liste des membres du groupe informel d'experts volontaires en matière de navigation de plaisance ainsi qu'à élaborer son ordre du jour.

62. Le SC.3/WP.3 a été informé par l'Association russe de yachting de la proposition relative aux prescriptions en matière de formation des conducteurs de bateaux de plaisance contenue dans le document informel SC.3/WP.3 n° 3 (2017) qui sera examiné par le groupe informel d'experts volontaires en matière de navigation de plaisance. Cette proposition devrait venir compléter la résolution n° 40 et les normes existantes en matière de navigation de plaisance.

63. Le SC.3/WP.3 a consacré un débat à cette proposition. La Lituanie et l'Ukraine ont estimé que les prescriptions en matière de formation des conducteurs de bateaux de plaisance devaient être établies par les États membres. Le Groupe de travail a admis qu'il n'était pas prévu d'étudier ce document à la présente session du SC.3/WP.3 et qu'il devait être examiné plus en profondeur par le groupe informel d'experts, dont il a décidé d'attendre les résultats des travaux.

B. 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.

64. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'élaboration de projets d'amendements aux directives de la résolution n° 40 sur la base des résultats de l'atelier sur la navigation de plaisance tenu à la soixantième session du SC.3. La proposition définitive sera soumise à la prochaine session du SC.3/WP.3.

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

Document(s) : document informel SC.3 n° 12 (2016).

65. Il a été rappelé qu'une proposition d'amendement à la carte du réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52) visant à modifier les sections destinées aux embarcations à voile du Dniepr avait été soumise par l'Association « Route des Varègues aux Grecs » à la soixantième session du SC.3, comme il est indiqué dans le document informel SC.3 n° 12 (2016). Le SC.3/WP.3 a demandé à l'Ukraine d'examiner cette proposition et d'informer le Groupe de travail de sa décision.

X. Développement des infrastructures de navigation intérieure et environnement (point 9 de l'ordre du jour)

66. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des progrès réalisés par le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et les nœuds de transport (WP.5/GE.3). Les participants ont été informés que la douzième session du Groupe se tiendrait à Genève les 27 et 28 mars 2017⁶. Les délégations ont été invitées à participer à cette session et à y présenter leurs activités pertinentes.

67. Le SC.3/WP.3 a pris note des renseignements communiqués par la Commission internationale du bassin de la Save concernant l'étude intitulée « Plan d'adaptation aux changements climatiques et aquatiques pour le bassin de la Save »⁷. Ce document contient une analyse des incidences des changements climatiques sur le secteur de l'eau et propose des mesures visant à adapter la gestion des sous-secteurs les plus importants du bassin de la Save.

68. Le SC.3/WP.3 a été informé par la CCNR du rapport intitulé « Possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure », publié en 2012⁸. Conformément à ses orientations stratégiques, la CCNR a l'intention de mettre à jour ce rapport et d'orienter ses efforts vers la définition d'objectifs à long terme, ainsi que vers une approche concertée en vue de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

⁶ www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_12.html.

⁷ http://www.savacommission.org/project_detail/18/1, www.unece.org/fileadmin/DAM/env/Water_Convention_Sava_River_Workshop/17.section_9_jasna_plavscic_sava_hydrologic_model.pdf.

⁸ <http://ccr-zkr.org/13020220-en.html>.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

A. Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable

69. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat à propos de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable qui devait se tenir le 22 février à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs et de la réunion préparatoire d'experts en vue de la Conférence mondiale sur le transport par voie navigable prévue pour le dernier trimestre de 2017. Le Président a souligné l'importance des résultats obtenus par le SC.3 et SC.3/WP.3 à l'échelle paneuropéenne et au niveau national dans la perspective de la prochaine conférence. Il a notamment relevé les conventions et les accords internationaux relatifs au transport par voie navigable et les résolutions du SC.3, qui présentent également un intérêt pour les pays extérieurs à l'Europe.

70. Le SC.3/W.3 a noté que les informations sur ces événements ont été publiées par l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU) dans le bulletin n° 1 de janvier 2017.

B. Évolution récente du concept de conditions de navigation satisfaisantes

71. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par la Commission européenne (CE) sur les travaux en cours concernant les conditions de navigation satisfaisantes et les faits nouveaux à ce sujet. La CE a rappelé au Groupe de travail la notion de « conditions de navigabilité satisfaisantes » établie par le Règlement (UE) 1315/2013, ainsi que le calendrier établi afin de les atteindre. À cette fin, la CE a lancé un projet qui devrait être finalisé pour décembre 2017 et dont l'un des objectifs principaux était de définir la notion de « conditions de navigabilité satisfaisantes ». En 2016, des ateliers et des débats avaient été organisés à différents niveaux dans le cadre de ce projet. Les résultats obtenus et les progrès accomplis seront examinés lors de la réunion avec les parties prenantes, prévue pour la fin du printemps 2017.

72. Le SC.3/WP.3 a demandé à la CE de le tenir informé des nouveaux progrès réalisés dans l'élaboration et la mise en œuvre des conditions de navigation satisfaisantes.

C. Coopération avec le Forum SIG pour le Danube sur le sujet de la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC)

73. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par le secrétariat technique du Forum SIG pour le Danube (Administration fluviale du bas Danube de Galati) à propos de ses activités et, plus particulièrement, de la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC). Fondé en 1997, le Forum SIG pour le Danube compte parmi ses membres les États riverains du Danube, la Fédération de Russie ainsi que des observateurs de la République tchèque, de la Commission du Danube et de la Commission internationale du bassin de la Save. Son objectif est, notamment, de surveiller les données SIG et de fournir des données relatives aux SIF par le biais du portail Web accessible à l'adresse <http://d4d-portal.info/>. Le Forum travaille actuellement à la création d'une plateforme transnationale pour la gestion des voies navigables, y compris des données SIG, des cartes électroniques de navigation et des ressources nécessaires pour le chenal. La Conférence DISC, qui se tient chaque année, vise à fournir les informations les plus récentes sur la mise en œuvre des SIG, sur les projets liés aux SIG et à l'entretien des voies navigables et sur les discussions engagées avec le secteur industriel sur la manière d'améliorer la qualité des services. Le Forum SIG pour le Danube a demandé au SC.3/WP.3 d'envisager d'organiser la Conférence DISC sous son patronage et une lettre en ce sens sera adressée au secrétariat.

74. Suite à la décision du SC.3, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'étudier les possibilités de coopération avec le Forum SIG pour le Danube, en tenant compte de la participation de la CEE à la Conférence DISC, ainsi que des incidences financières découlant d'un tel soutien, en consultation avec le secrétariat du Forum.

XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)

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