


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable
**Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
 et de sécurité en navigation intérieure**
Cinquante et unième session

Genève, 14-16 juin 2017

**Rapport du Groupe de travail de l'unification
 des prescriptions techniques et de sécurité en navigation
 intérieure sur sa cinquante 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. Infrastructure des voies navigables (point 2 de l'ordre du jour).....	8–19	4
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).....	8–9	4
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »).....	10–14	4
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée)	15–19	5
IV. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 3 de l'ordre du jour).....	20–41	5
A. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24, révision 5).....	20–27	5
B. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22 révisée)	28–32	6
C. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée)	33–35	8
D. Modernisation et rénovation des bateaux de navigation intérieure.....	36–37	8
E. Dispositions pour les installations flottantes amarrées (hôtels flottants, restaurants flottants et structures similaires)	38–41	8



V.	Ateliers sur les ports de navigation intérieure d'importance internationale (point 4 de l'ordre du jour).....	42–52	9
VI.	Résultats de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable (22 février 2017, Genève) et première réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable (point 5 de l'ordre du jour).....	53–64	12
	A. Résultats de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable (22 février 2017, Genève).....	53–54	12
	B. Première réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable	55–64	12
VII.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	65–67	14
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)	68–77	15
	A. Résultats de la semaine consacrée aux services d'information fluviale (SIF) (8-11 mai 2017, Belgrade).....	68–70	15
	B. Recommandations concernant le Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (résolution n° 48), la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) ainsi que la norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (projet de résolution n° 79)	71–72	15
	C. Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80).....	73	15
	D. Coopération avec le Forum SIG pour le Danube	74–77	16
IX.	Navigation de plaisance (point 8 de l'ordre du jour).....	78–85	16
	A. Activités du groupe informel d'experts volontaires en matière de navigation de plaisance	78–79	16
	B. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, quatrième révision) et directives concernant la résolution n° 40	80–84	16
	C. Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52, révisée)	85	17
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour).....	86–88	17
	A. Projet de stratégie du Comité des transports intérieurs et feuilles de route pour la mise en œuvre des objectifs de développement durable	86	17
	B. Développement des infrastructures de navigation intérieure et environnement	87–88	17
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	89	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 cinquante et unième session du 14 au 16 juin 2017 à Genève.
2. Ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie, Norvège, Pologne, République tchèque, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. L'Union européenne (UE) était représentée. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont également participé à la session : Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). Des délégations de l'Association européenne de navigation de plaisance, de la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI) et de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU) étaient présentes. À l'invitation du secrétariat, des représentants de l'Administration fluviale du bas Danube de Galati, du réseau EDINNA (Inland Waterway Transport Educational Network) et de l'Académie de marine néerlandaise, de la Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes (FONASBA), de l'Association « Route des Varègues aux Grecs », de la Fédération STC-Nestra B. V. et de l'autorité des ports maritimes de Szczecin et Świnoujście (Pologne) ont aussi participé.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants au nom de M^{me} E. Molnar, Directrice de la Division des transports durables. Il a souligné l'importance des voies de navigation intérieure pour les économies de la région de la CEE, dressé un bilan des récents événements intéressant les activités du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et du SC.3/WP.3 et souhaité aux participants une réunion productive et réussie, à la lumière de la nouvelle stratégie du SC.3.
5. En application de la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquantième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/100, par. 7), M. I. Ignatov (Bulgarie) a assuré la présidence de la cinquante et unième session du Groupe de travail.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/101 ;
document informel n° 5 du SC.3/WP.3 (2017).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire avec les modifications suivantes : a) examen du point 5 avant le point 2, b) ajout du document informel n° 5 du SC.3/WP.3 (2017) afin de prendre en compte les documents informels n°s 6 à 18 du SC.3/WP.3.
7. Conformément à la pratique établie, il a été convenu que seules les principales décisions figureraient dans le projet de rapport établi par le secrétariat pour lecture à la fin de la session. Un rapport complet sera établi par le Président avec l'appui du secrétariat, et distribué après la session. Tous les exposés faits à la session peuvent être consultés à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html.

III. Infrastructure des voies navigables (point 2 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/WP.3/2017/1 ;
documents informels n°s 6 et 16 du SC.3/WP.3 (2017).

8. Le SC.3/WP.3 a pris note des renseignements communiqués par la Pologne concernant son adhésion à l'AGN (notification dépositaire C.N.133.2017.TREATIES-XI.D.5 reproduite dans le document informel n° 6 du SC.3/WP.3 (2017)) et a relevé que ce pays devenait ainsi la dix-neuvième Partie contractante à l'Accord.

9. Le Groupe de travail a examiné la proposition d'amendement à l'AGN soumise par l'Ukraine, telle qu'elle figure dans le document informel n° 16 du SC.3/WP.3 (2017), complétée par les explications de ce pays, et l'a approuvée à titre préliminaire. Le SC.3/WP.3 a prié le secrétariat de verser cette proposition au texte final des projets d'amendements à l'AGN en vue de la soixante et unième session du SC.3.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 ;
documents informels n°s 8 et 17 du SC.3/WP.3 (2017).

10. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la dernière version révisée du Livre bleu serait publiée prochainement. Des exemplaires imprimés de la troisième édition révisée étaient toutefois disponibles dans la salle de réunion et la version électronique de ce document pouvait déjà être consultée sur le site Web de la CEE¹.

11. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat que la base de données du Livre bleu avait été actualisée sur la base de la troisième édition révisée et qu'elle pourrait être consultée sur le site Web une fois la version imprimée publiée.

12. Le SC.3/WP.3 a approuvé à titre préliminaire le projet d'amendement que l'Ukraine souhaitait apporter à la troisième édition du Livre bleu (voir document informel n° 17 du SC.3/WP.3 (2017)) et a prié le secrétariat de l'intégrer au premier projet d'amendement n° 1.

13. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant l'état actuel du projet de rétablissement de la voie navigable E 40, contenues dans le document informel n° 8 du SC.3/WP.3 (2017), ainsi que des progrès réalisés. Le Bélarus, la Pologne et l'Ukraine ont communiqué des informations complémentaires à ce sujet. Le Bélarus a rendu compte des résultats de la première réunion du groupe de travail établi au titre du mémorandum d'accord conclu entre ce pays et la Pologne, qui s'est tenue les 8 et 9 décembre 2016 à Brest (Bélarus). La deuxième réunion du groupe de travail se tiendra les 26 et 27 juin à Mikolajki (Pologne). Le Bélarus a indiqué, en outre, qu'il travaillait en concertation avec l'Ukraine dans le cadre de groupes de travail intergouvernementaux.

14. La Pologne s'est de nouveau déclarée favorable à la coopération entre les États membres de l'UE et les pays du Partenariat oriental en matière de développement de l'infrastructure des voies navigables et en vue de l'éventuelle extension des corridors du réseau RTE-T, comme elle l'avait déjà fait à la conférence consacrée à la promotion de l'interconnexion dans la région de la CEI², axée sur la réduction des disparités entre l'Europe et l'Asie, qui s'était tenue les 8 et 9 juin à Minsk. L'Ukraine s'est dite favorable au projet de remise en état de la voie navigable E 40 et a précisé qu'elle avait tenu des réunions avec le Bélarus concernant des questions particulières, notamment la mise en œuvre de services d'information fluviale (SIF) le long des sections de la voie navigable E 40 situées dans ces deux pays.

¹ À l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-144-Rev.3f.pdf.

² Initiative pour l'Europe centrale.

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, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/9, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/10 ; document informel n° 18 du SC.3/WP.3 (2017).

15. Le SC.3/WP.3 a approuvé la proposition établie par le secrétariat visant à faire concorder la résolution n° 49 avec la liste de projets prioritaires d'infrastructure relative aux goulets d'étranglement des corridors du réseau central de transport RTE-T, dressée dans le Règlement (UE) n° 1316/2013 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/9).

16. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre sa collaboration avec l'UE et a prié le secrétariat de la consulter, notamment dans le but de créer une base de données SIG harmonisée³. L'UE a souligné que les coordonnateurs européens des corridors du réseau central de transport RTE-T tenaient à jour une base de données sur ces corridors, et que les renseignements correspondant leur seraient transmis.

17. Ayant décidé d'envisager la possibilité d'harmoniser la définition des goulets d'étranglement, le SC.3/WP.3 a pris note de l'aperçu des définitions utilisées en Europe, ainsi que des réponses fournies au questionnaire (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/10). Il a jugé qu'il n'y avait pas lieu de discuter davantage de la définition actuelle des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes qui figure dans la résolution n° 49 et décidé de mettre un terme aux débats autour de cette question.

18. Le SC.3/WP.3 a fait le point sur la situation actuelle s'agissant des goulets d'étranglement existants. Pour donner suite à la proposition du Bélarus, le Groupe de travail a décidé de modifier le paragraphe 7 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/2 comme suit :

Ajouter à la fin du paragraphe 2 la note de bas de page suivante :

« Le reclassement de l'écluse n° 3, Ragodosch, a débuté en 2015 et sa mise en service est prévue pour 2019 ; le reclassement de l'écluse n° 2, Pererub, est prévu pour 2019-2020 ; le reclassement de l'écluse n° 4, Ovzichi, est prévu pour 2020-2021. ».

19. Le SC.3/WP.3 a approuvé à titre préliminaire la proposition d'amendement à la résolution n° 49 soumise par l'Ukraine (document informel n° 18 du SC.3/WP.3 (2017)) et a prié le secrétariat de l'ajouter au projet de texte définitif pour adoption par le SC.3.

IV. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 3 de l'ordre du jour)

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.3/2015/7, ECE/TRANS/SC.3/2016/7, ECE/TRANS/SC.3/2016/17, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/22 ; documents informels n°s 11, 13 et 15 du SC.3/WP.3 (2017).

20. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la vingt-cinquième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, qui s'est tenue le 13 juin 2017 (voir ECE/TRANS/SC.3/2017/7). La vingt-sixième réunion du Groupe devait se tenir le 3 octobre 2017 à Genève juste avant la soixante et unième session du SC.3.

³ Système d'information géographique.

21. Le SC.3/WP.3 a prié le secrétariat de publier un document de travail contenant les projets d'amendements au CEVNI sur la base du texte arrêté par le Groupe d'experts du CEVNI.

22. Suivant la proposition de l'Autriche, le SC.3/WP.3 a estimé qu'il convenait de commencer à travailler sur les modifications à apporter au CEVNI concernant les bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL), et il a invité les États membres à préparer une proposition d'amendement.

23. Le SC.3/WP.3 a prié le secrétariat d'établir des documents de travail à partir des communications de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission de la Moselle, à savoir :

a) Une nouvelle annexe au CEVNI intitulée « liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL » fondée sur la norme correspondante ;

b) Une proposition d'amendement aux dispositions relatives à la vue dégagée ; et

c) Des amendements à l'article 7.06, à l'annexe 7, aux articles 1.01, 1.10, 4.05, 4.07 et 12.01 et à l'annexe 12 du Règlement de police pour la navigation du Rhin ainsi qu'aux articles 1.01 et 9.05 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle.

24. Le SC.3/WP.3 a approuvé le questionnaire en ligne élaboré par le secrétariat sur les signaux correspondant à des feux fixes et sur la signalisation du passage autorisé du côté libre à vitesse réduite de jour et a invité les États membres à y répondre⁴.

25. Le SC.3/WP.3 a pris note des réponses apportées au questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales spéciales par le Bélarus, la Fédération de Russie et la Commission internationale du bassin de la Save (voir les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/22 ainsi que les documents informels n^{os} 11, 13 et 15 du SC.3/WP.3 (2017)) et a confirmé que le Groupe d'experts du CEVNI avait l'intention d'actualiser le chapitre 9.

26. Le SC.3/WP.3 a été informé par l'Ukraine des travaux en cours visant à harmoniser la réglementation nationale avec la cinquième édition révisée du CEVNI.

27. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que l'Ukraine avait transmis une version du CEVNI en langue ukrainienne qui était en ligne sur le site Web du SC.3. Les États membres et les commissions fluviales ont été invités à proposer d'autres versions linguistiques du CEVNI à mettre sur le site Web du SC.3.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/169/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/13 ; document informel n° 10 du SC.3/WP.3 (2017).

28. Le Groupe de travail a pris note des exposés sur le déploiement des aides à la navigation (AtoN) sur les voies navigables :

a) M. W. Haupt, Président du Groupe international d'experts de l'ECDIS Intérieur (Allemagne), a informé le SC.3 des activités du Groupe de travail mixte de la norme VTT et de l'ECDIS Intérieur sur la notion d'aides à la navigation, souligné les distinctions fondamentales entre les aides réelles et les aides virtuelles. Il a également résumé les progrès accomplis par le Groupe en ce qui concerne i) le développement des tableaux du message 21 du système d'identification automatique (SIA) et ii) la compatibilité entre les normes intérieure (CEVNI) et maritime (AISM⁵). Pour ce qui est de la mise en pratique, un projet pilote avait été lancé sur l'Elbe dans le cadre du programme de gestion des corridors de transit

⁴ www.surveymonkey.com/r/cevni_signi_lights.

⁵ Association internationale de signalisation maritime.

par les SIF (RIS COMEX) : le corridor Elbe-Weser, qui devait être mené à bien d'ici la fin de l'année 2020 ;

b) M. E. Brodsky, Fédération de Russie, a informé le Groupe de travail du déploiement pilote de la technologie SIA d'aide à la navigation (AtoN) virtuelle sur le lac Ladoga et la voie navigable Volga-Baltique. Les résultats déjà obtenus avaient mis en évidence les avantages des aides à la navigation virtuelles, i) plus fiables et plus maniables quelles que soient les conditions climatiques, ii) moins coûteuses, et iii) plus faciles à installer et à entretenir, même s'il convenait de mener des recherches plus approfondies afin d'obtenir des résultats fiables.

29. Le SC.3/WP.3 a procédé à un échange de vues sur les difficultés liées au déploiement des aides à la navigation. L'Ukraine a rendu compte au Groupe de travail de son expérience dans l'utilisation de la technologie des aides à la navigation virtuelles sur le Dniepr et le Danube. La Serbie a évoqué le lancement d'un projet de mise en œuvre d'un système SIA d'aide à la navigation sur la partie serbe du Danube. Selon le SC.3/WP.3, il est impératif pour pouvoir mettre cette technologie en œuvre : a) de doter obligatoirement les bateaux d'équipements compatibles avec la norme ECDIS Intérieur ; la CCNR avait introduit cette prescription en 2015 et d'autres États membres (notamment l'Ukraine) l'avaient partiellement appliquée pour certains types particuliers de bateaux ; b) de veiller à ce que les conducteurs de bateaux disposent des qualifications requises ; et c) de poursuivre les travaux relatifs à la Bibliothèque des visualisations pour l'ECDIS Intérieur. Le SC.3/WP.3 s'est dit préoccupé par la question des bateaux de plaisance dans le cadre du déploiement des AtoN virtuelles, car ces bateaux ne sont pas obligatoirement équipés de systèmes SIA et ECDIS Intérieur ; il a proposé des mesures visant à garantir leur sécurité. L'Allemagne prévoyait, à cet effet, de mettre en ligne un service de cartographie combiné à l'ECDIS Intérieur.

30. Le Groupe de travail a approuvé le projet de chapitre 12 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/12), sous réserve des modifications suivantes proposées lors de la session :

a) Paragraphe 12.1.1, deuxième phrase, *remplacer* par :

« L'installation d'un type particulier de stations SIA sur un système d'aide à la navigation permet d'identifier ce système de manière fiable et de disposer d'un bon outil de visualisation à bord. ».

b) Paragraphe 12.2-2, *remplacer* par :

« Le procédé SIA synthétique d'aide à la navigation repose sur un système par lequel le message d'aide à la navigation est transmis depuis une station SIA distante pour une aide ayant une existence physique. ».

c) Paragraphe 12.2, *sans objet en français*.

31. Le SC.3/WP.3 a approuvé le questionnaire sur l'établissement d'un nouveau chapitre 13 pour un projet de troisième version révisée de la SIGNI et a prié le secrétariat de le distribuer après la session.

32. Le SC.3/WP.3 a pris note du projet de proposition de troisième édition révisée de la SIGNI (document informel n° 10 du SC.3/WP.3 (2017)) ainsi que de la présentation qu'en a fait le secrétariat. Il a prié le secrétariat d'établir une version définitive modifiée selon les propositions formulées par le Groupe d'experts du CEVNI à sa vingt-cinquième réunion et compte tenu du chapitre 12 pour la soixante et unième session du SC.3. Il a invité les États membres et les commissions fluviales à transmettre leurs éventuelles observations aux fins de l'établissement du projet.

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 4,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15,

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16 ;
document informel n° 7 du SC.3/WP.3 (2017).

33. Le SC.3/WP.3 a pris note des renseignements communiqués par le secrétariat au sujet de la proposition de mise en concordance des dispositions concernant les appareils de navigation et d'information et concernant les moteurs des chapitres 7, 10, 12 et 13, ainsi que de l'annexe de la résolution n° 61 révisée avec la norme européenne établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16), et il a prié le secrétariat de les transmettre au Groupe de volontaires de la résolution n° 61.

34. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat selon lesquelles la dixième réunion du Groupe de volontaires se tiendrait les 2 et 3 octobre 2017 à Genève juste avant la soixante et unième session du SC.3. Il a encouragé les États membres et les commissions fluviales à y prendre part.

35. Le SC.3/WP.3 a relevé que le secrétariat avait fait traduire en russe les parties I et II de l'édition 2015/1 de la norme ES-TRIN (document informel n° 7 du SC.3/WP.3 (2017)). Il a remercié le secrétariat de ce travail et l'a prié de faire en sorte que les parties III et IV et les annexes I à VIII soient traduites, dans la mesure du possible, pour la soixante et unième session du SC.3.

D. Modernisation et rénovation des bateaux de navigation intérieure

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

36. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'exposé du secrétariat sur la modernisation des bateaux de navigation intérieure et de navigation fluvio-maritime, qui donnait un aperçu des différentes approches en matière de modernisation, de mise en conformité et de rénovation des bateaux dans la région de la CEE. Il a décidé que cet exposé pourrait servir de base au document de travail de la soixante et unième session du SC.3.

37. Le Groupe de travail a invité les États membres à communiquer au secrétariat les renseignements manquants à ce sujet, pour lui permettre de finaliser le document.

E. Dispositions pour les installations flottantes amarrées (hôtels flottants, restaurants flottants et structures similaires)

38. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les États membres concernant leur réglementation nationale applicable aux installations flottantes amarrées. L'Ukraine a informé le Groupe de travail des prescriptions spéciales applicables à ce type de bateaux. En Ukraine, les installations flottantes amarrées sont considérées comme des bateaux en stationnement et doivent être affectées à une classe par la société de classification. Elles doivent donc être en possession d'un certificat de classification et des autres certificats pertinents. Les prescriptions applicables aux bateaux en stationnement figurent dans les Règles régissant la classification des bateaux de navigation intérieure. En fonction de la situation géographique et des conditions d'exploitation d'un bateau, des dérogations peuvent être accordées en ce qui concerne les appareils de mouillage, les engins de sauvetage et les équipements d'urgence, de radiocommunication et de navigation, à condition que soient mises en place des mesures de sécurité adaptées. Des dispositions spéciales s'appliquent aux moyens de sauvetage des personnes à l'eau, à la présence d'une ligne de flotteurs sur le pourtour de la coque, aux moyens de communication avec la terre (passerelles d'embarquement), aux équipements électriques, aux éléments structurels de protection contre l'incendie et aux équipements de lutte contre l'incendie, de même que des prescriptions spéciales visant les espaces publics, les équipements spéciaux et les engins de sauvetage individuels, selon l'utilisation qui est faite du bateau et le nombre de passagers à bord.

39. La Fédération de Russie a informé le Groupe de travail des amendements apportés récemment à sa législation nationale ainsi que de la nouvelle application du terme d'« objet

flottant » aux installations flottantes non motorisées autres que les bateaux, qui n'assurent aucune fonction de transport, et elle a expliqué la procédure d'immatriculation de telles installations. En application des Règles spéciales de classification et d'inspection des objets flottants récemment adoptées par le Registre fluvial russe, des dérogations peuvent être accordées pour les objets flottants en ce qui concerne les inspections, les moyens de sauvetage et d'autres équipements et matériels.

40. La Serbie a informé le Groupe de travail des activités en cours concernant les Règles techniques applicables aux objets et structures flottants amarrés le long des voies navigables de ce pays, qui prévoyait de finaliser et d'adopter ces Règles au plus tard fin 2017. Les États membres ont été invités à faire part de leurs éventuelles observations à l'autorité chargée de la détermination de la navigabilité en Serbie.

41. Le SC.3/WP.3 a souligné l'importance de cette question et décidé de garder ce point à l'ordre du jour de la soixante et unième session du SC.3. Le Groupe de travail a invité la Fédération de Russie, l'Ukraine et les autres États membres à communiquer au secrétariat des informations concernant la réglementation technique et le cadre législatif applicables aux installations flottantes amarrées en vue de la préparation d'un document d'information.

V. Ateliers sur les ports de navigation intérieure d'importance internationale (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/17.

42. L'atelier « Voies et ports de navigation intérieure : passerelles d'intermodalité » s'est tenu dans l'après-midi du 14 juin. Parmi les principaux orateurs, on peut citer la Commission européenne, la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI), la FONASBA et l'autorité des ports maritimes de Szczecin et Świnoujście. Les exposés peuvent être consultés à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2017.html (onglet « Workshop »).

43. M^{me} D. Rosca, Directrice de l'Unité des ports et de la navigation intérieure de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, a fait un exposé sur les mesures prises par l'UE et sa vision, s'agissant du programme NAIADES II et de sa stratégie pour les ports maritimes. Les politiques de l'UE portent prioritairement sur les domaines suivants : a) promotion du secteur de la navigation intérieure dans le cadre du réseau transeuropéen de transport et du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ; b) établissement du cadre réglementaire ; c) promotion de l'innovation. La Commission européenne est particulièrement attentive aux questions des ports maritimes et des ports intérieurs, estimant indispensable pour accroître la part modale du transport par voie navigable de disposer d'un réseau bien dimensionné de ports principaux dotés d'un accès aux voies navigables et des installations nécessaires.

44. L'Union européenne a recensé les défis et perspectives suivants : a) financements et modèles d'investissements appropriés au développement des infrastructures ; b) numérisation et nouveaux modèles commerciaux, et pratiques opérationnelles fondées sur les technologies du numérique ; c) simplification des procédures administratives dans les ports, en s'inspirant éventuellement de l'expérience des guichets uniques nationaux dans le secteur maritime ; d) prise en compte du défi écologique à l'aide d'initiatives novatrices telles qu'Horizon 2020⁶, CIVITAS PORTIS⁷ et d'autres projets et programmes. M^{me} Rosca a souligné la pertinence des activités de la CEE dans ce domaine et tout particulièrement de la future Conférence mondiale sur les transports par voie navigable dans le contexte de la proclamation par la Commission européenne de l'année de l'intermodalité (2018). Elle a souligné qu'il convenait que toutes les parties prenantes travaillent de concert au développement du secteur, à tous les niveaux.

45. M. A. Van Den Bosch, Directeur de la FEPI, a présenté les activités de la Fédération et les difficultés liées à la mise en place d'une intermodalité intégrée. Selon lui, le principal

⁶ Programme de l'UE en matière de recherche et d'innovation pour la période 2014-2020.

⁷ Projet quadriennal financé par l'UE destiné à éprouver diverses solutions de mobilité innovante et durable en milieu urbain dans cinq villes portuaires européennes.

défi que doivent relever les ports intérieurs consiste à mettre en œuvre les normes de qualité et les normes écologiques tout en faisant croître la part relative du transport de marchandises par mer et par voie navigable. Il a aussi souligné la nécessité de promouvoir l'innovation et la numérisation, l'adaptation aux besoins des nouveaux marchés, la protection de l'environnement, les relations entre les ports et les villes ainsi que l'introduction de nouvelles normes. Il a donné un aperçu des tendances à venir en se fondant sur l'exemple du bassin du Rhin : changements dans l'organisation des services de transport de marchandises, réduction du transport par conteneurs, réorientation du secteur vers les services, recyclage, logistique avancée en milieu littoral et autres. Il a aussi fait observer que les notions fluctuantes d'adaptation et de logistique étaient de la plus grande importance pour le secteur, dans le cadre des demandes liées aux nouveaux marchés, et nécessitaient non seulement une réorientation des services de transport de fret mais aussi un changement de perspective. Pour que le secteur puisse en tirer le meilleur parti, le processus d'adaptation devait porter sur : a) le regroupement des marchandises ; b) la numérisation de la logistique ; et c) les coûts de transbordement. Pour ce faire, le secteur a besoin :

- D'idées innovantes et d'acteurs prêts à les mettre en œuvre ;
- D'une approche stratégique permettant le développement des ports ;
- D'une planification appropriée de l'aménagement du territoire ;
- D'une infrastructure de haute qualité et de liaisons intermodales ; et
- D'une approche active de démarchage des clients potentiels.

46. La FEPI a souligné la fonction essentielle des ports en tant que nœuds multimodaux et points d'accès à l'arrière-pays qui, en tant que tels, permettaient de réunir les différentes parties intéressées le long de la chaîne de transport. Il a mis l'accent sur le rôle du transport par voie navigable, lié à hauteur de 60 % au transport maritime, et indiqué que ce secteur avait connu une croissance significative entre 1993 et 2015. À cet égard, la FEPI est favorable aux activités de la CEE en faveur du développement des voies navigables, dont elle estime que le potentiel est encore largement inexploité.

47. M. B. Szalma, Vice-Président exécutif de la FONASBA, a présenté un exposé sur les ports et la navigation sur le Danube. Il a souligné que l'efficacité de l'exploitation des ports en tant que maillon de la chaîne logistique dépendait de la fiabilité de l'ensemble de la chaîne, et que la baisse du transport de marchandises enregistrée en 2016 par rapport à 2015 avait touché les sociétés de transport et l'ensemble du marché. Il a fait valoir que la difficulté principale de la chaîne logistique du Danube était le manque de ressources financières nécessaires à l'entretien des chenaux au niveau de la section allant de Straubing (Allemagne) au canal de la mer Noire. Il en résulte de longs délais d'attente, des immobilisations, des coûts additionnels liés au déchargement des bateaux et aux accidents, ce qui a une incidence importante sur les propriétaires de bateaux. Il a souligné qu'il fallait, pour améliorer la situation, garantir une profondeur de chenal minimale de 2,50 m pendant au moins trois cent trente jours par an, conformément aux dispositions de l'AGN, et que ce manque ne saurait être compensé par la modernisation de la flotte. Faisant allusion aux activités prévues de réhabilitation et d'entretien des infrastructures des voies navigables du Danube, il a souligné la nécessité de prendre des mesures immédiates et a encouragé les participants à agir en ce sens.

48. M^{me} A. Szreder-Piernicka, Directrice commerciale de l'autorité des ports maritimes de Szczecin et Świnoujście (Pologne), a donné aux participants des informations sur la politique nationale de développement des voies navigables, mentionnant notamment a) la création en 2015 du Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure ; b) l'adoption en 2016 de la stratégie de développement des voies navigables ; et c) l'adhésion de la Pologne à l'AGN, en 2017. Cette stratégie, qui vise à faire passer la part modale du transport par voie d'eau de 0,4 % en 2017 à 30 % en 2030 puis à 50 % en 2050, comprend les volets suivants :

- Revitalisation de la voie navigable de l'Oder (E 30) ;
- Rétablissement de la navigabilité de la Vistule entre Varsovie et Gdańsk (E 40) ;

- Établissement de liaisons entre l'Oder, la Notec, la Vistule et le Boug (E 70 et E 40) ;
et
- Construction du canal de la Silésie reliant la Vistule à l'Oder.

49. Une attention particulière est consacrée au port de Szczecin-Świnoujście, en tant que complexe portuaire universel faisant partie du corridor Baltique-Adriatique du réseau RTE-T et relié à l'arrière-pays via l'Oder. Il est prévu d'en moderniser l'accès en assurant des profondeurs de 17,0 m à Świnoujście et de 15,5 m à Szczecin. Entre 1991 et 2016, la part du transbordement de marchandises est passée de 71 à 40 % pour le vrac sec, de 22 à 49 % pour les marchandises en général et de 7 à 11 % pour les marchandises liquides. Le volume total du transbordement de marchandises s'est élevé à 24,1 millions de tonnes en 2016 et il est prévu de le porter à 42 millions de tonnes d'ici 2027, à condition que la voie navigable soit de classe IV. Les autorités portuaires prévoient également de construire un terminal pour conteneurs à Świnoujście et de faire passer le volume des échanges de 100 000 TUE⁸ à 1 500 000 TUE. Une enquête menée en 2015 a permis de dresser l'état des lieux des perspectives pour le secteur des transports par voie navigable et des mesures nécessaires aux fins de cet investissement ; il en est ressorti que les voies navigables jouent un rôle essentiel pour les ports en favorisant le développement des liaisons avec l'arrière-pays et en permettant de désengorger le trafic.

50. Le SC.3/WP.3 a pris note des rapports, remercié les orateurs et examiné les difficultés relevées dans les exposés et au titre des points de l'ordre du jour qui mériteraient d'être examinées plus avant par le SC.3 et par lui-même. La Fédération de Russie s'est dite préoccupée par les conséquences des changements climatiques pour la navigation, notamment a) le déclin du régime des vagues et des vents dans les régions côtières qui affecte les bateaux de navigation fluvio-maritime et b) les profondeurs insuffisantes des chenaux observées dans le réseau unifié en eau profonde de la Fédération de Russie. Elle a suggéré que des recherches soient menées à ce sujet dans le cadre de la CEE, avec la participation du secteur des affaires et des milieux universitaires. L'ERSTU a souligné que les projets relatifs à l'infrastructure se concevaient à long terme et nécessitaient une préparation complète, s'agissant des composants techniques et des ressources humaines, qui devraient être pris en compte par groupes cibles pour permettre d'obtenir des résultats tangibles. L'ERSTU a en outre proposé de traiter lors de la prochaine Conférence mondiale la problématique des changements dans la structure du transport des marchandises sur les voies navigables. La République tchèque a remercié la Pologne de l'attention portée à la modernisation de l'Oder et elle a exhorté les participants à appuyer la réalisation de la future liaison Elbe-Oder-Danube. La FONASBA a abondé dans le sens de la Fédération de Russie et souligné qu'il était dans l'intérêt du secteur des transports de garantir la continuité de la navigation intérieure. L'Allemagne a indiqué que la concurrence entre différents secteurs exploitant les ressources en eau avait eu un effet délétère sur les résultats du transport par voie navigable. La Commission de la Save a informé les participants de l'accord récemment signé concernant la réhabilitation des 30 sections critiques de la Save, dont la première sera la section de Novi Grad.

51. Les thèmes suivants ont été retenus pour être examinés de manière plus approfondie :

- Entreprendre une action immédiate pour garantir les conditions de navigation requises sur les principales voies navigables et traiter le problème des changements climatiques ;
- Poursuivre les efforts visant à mettre en place une infrastructure de haute qualité et à développer les voies navigables d'importance internationale conformément à l'AGN, en tant qu'élément essentiel des chaînes logistiques de transport, tout en œuvrant à l'établissement de bonnes liaisons intermodales ;
- Réduire l'engorgement et lutter contre les effets des changements climatiques en intensifiant la réorientation vers le transport par voie navigable ;
- Promouvoir les innovations et la numérisation du secteur ;

⁸ Équivalents de vingt pieds.

- Répondre aux nouvelles exigences du marché ;
- Aborder la participation du secteur privé et d'autres questions pertinentes.

52. Le SC.3/WP.3 a proposé de mettre les questions des changements climatiques et des nouvelles exigences du marché, ainsi que d'autres questions pertinentes, à l'ordre du jour de la future Conférence mondiale sur les transports par voie navigable.

VI. Résultats de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable (22 février 2017, Genève) et première réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable (point 5 de l'ordre du jour)

A. Résultats de la Conférence de haut niveau sur les transports par voie navigable (22 février 2017, Genève)

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

53. Le Groupe de travail a pris note des informations du secrétariat concernant les résultats de la Conférence de haut niveau tenue le 22 février 2017 à l'occasion du soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs. Cette Conférence a permis d'examiner les principales difficultés et perspectives liées au développement de la navigation intérieure à l'échelle mondiale, de présenter des initiatives visant à améliorer le rôle des transports par voie navigable, d'échanger des bonnes pratiques et de promouvoir l'intermodalité dans les opérations de transport par voie navigable ainsi que la prise en compte efficace des nouvelles exigences du marché (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/18), tout en mettant l'accent sur la pertinence des questions mises en lumière.

54. Comme suite à la proposition du Président, le SC.3/WP.3 a recommandé au SC.3 de s'inspirer des résultats de la conférence pour ses futurs travaux. Il a prié le secrétariat de porter les points pertinents à l'ordre du jour des futures sessions du SC.3 et du SC.3/WP.3 afin d'élaborer des recommandations et de prendre les mesures appropriées.

B. Première réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19 ;
document informel n° 9 du SC.3/WP.3 (2017).

55. Le Groupe de travail a pris note des informations du secrétariat concernant les décisions prises à la réunion préparatoire d'experts pour la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable (22 février 2017, Genève), qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19.

56. Pour donner suite à la décision prise lors de la réunion préparatoire, le SC.3/WP.3 a décidé de créer un groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale.

57. Comme convenu à la réunion préparatoire, le secrétariat a été prié d'adresser des invitations aux autres commissions fluviales, à l'UE, aux organisations pour l'aménagement des bassins, aux autres commissions et organismes régionaux des Nations Unies ainsi qu'aux autres parties intéressées, pour leur suggérer de prendre part aux activités du groupe spécial.

58. Le groupe spécial a pris note de l'intention de la Pologne d'accueillir la Conférence à Wrocław (Pologne) en avril 2018 et s'en est félicité. La Pologne a souligné l'importance de cette conférence à la lumière de son adhésion à l'AGN, pour la mise en œuvre de ses plans nationaux en matière de revitalisation des voies navigables, et rendu compte des dispositions déjà prises ainsi que d'autres travaux préparatoires en vue de cette conférence, qui serait organisée en collaboration avec le secrétariat. Le groupe a prié le secrétariat d'informer dès que possible les participants de la date exacte de la conférence.

59. L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Fédération de Russie, la Pologne, l'Ukraine, l'ERSTU et la Fédération STC-Nestra B. V. ont participé à la réunion préparatoire :

- La Belgique et l'Ukraine se sont dites favorables à la Conférence mondiale et ont confirmé leur participation au groupe spécial ;
- La Fédération de Russie s'est dite favorable à la Conférence mondiale mais a indiqué que certaines questions, telles que les prescriptions techniques, devraient être traitées à l'échelle régionale plutôt que dans le cadre d'un instrument mondial s'il n'était pas nécessaire de les appliquer sur le plan universel et qu'il convenait donc de tenir compte de ce point lors de l'établissement du document de base de la Conférence ;
- L'Autriche, la Belgique, l'Ukraine, l'ERSTU et la Fédération STC-Nestra B. V. ont proposé de mettre les thèmes suivants à l'ordre du jour de la Conférence : transport intermodal, logistique intelligente, modernisation des flottes de navigation intérieure et de transport fluviomaritime, application à l'échelle mondiale du système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur, résolution n° 48) et quelques autres questions pratiques ;
- Le Bélarus, la Pologne et l'Ukraine ont mis l'accent sur l'importance de l'établissement de liaisons par voie navigable entre ces États membres ainsi que des projets communs liés à l'infrastructure des voies navigables et au transport multimodal. La Pologne a aussi souligné l'importance du programme de Partenariat oriental pour appuyer les liaisons de l'UE et favoriser sa participation ;
- L'Autriche et la Belgique ont indiqué qu'il convenait de traiter les questions pratiques d'organisation, notamment celle des délais.

60. La Fédération STC-Nestra B.V. a proposé de traiter, dans le document de base, les meilleures pratiques en matière de développement et d'exploitation des transports par voie navigable dans le monde en ce qui concerne le cadre réglementaire et des aspects opérationnels, qu'il s'agisse de la réutilisation des bassins fluviaux et des voies navigables par des pratiques de gestion modulable des bassins fluviaux, ou les investissements consentis dans le cadre de partenariats public-privé spéciaux, entre autres. Elle a, en outre, souligné que les objectifs de développement durable pourraient être favorisés par des politiques incitatives destinées aux autorités chargées de l'administration des voies de navigation intérieure et par des politiques publiques nationales visant à stimuler la durabilité du transport par voie navigable en appliquant des solutions économes en énergie et respectueuses de l'environnement : principes régissant le raccordement des navires au réseau électrique terrestre, conception des bateaux améliorée, bateaux à faible tirant d'eau, programmes de normalisation des barges, adoption de carburants de remplacement, réduction des émissions polluantes et de l'empreinte carbone, mise en conformité de l'équipement des flottes, etc. La Fédération STC-Nestra B. V. s'est dite disposée à apporter sa contribution à ce processus.

61. Le groupe spécial a examiné le document de base de la Conférence (document informel n° 9 du SC.3/WP.3 (2017)) et il a décidé de s'en inspirer pour le document final, dont le secrétariat a été prié d'établir la version définitive.

62. Le secrétariat a été prié d'établir et de faire distribuer, conformément à la pratique établie, un avant-projet de résolution ministérielle tenant dûment compte des discussions tenues à la session.

63. L'Allemagne et l'ERSTU ont soulevé une question relative au calendrier. Le groupe spécial a décidé qu'il fallait établir une feuille de route ou plutôt une « carte de navigation » pour préparer les travaux de la Conférence.

64. Le groupe spécial a estimé que la prochaine réunion pourrait se tenir à distance, par exemple sous forme de visioconférence. Le secrétariat informera le groupe des différentes possibilités. Les membres du groupe spécial décideront par écrit de la date de la prochaine réunion.

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

65. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du réseau EDINNA sur les récentes évolutions dans le domaine des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, des avancées de la révision de la directive 96/50/CE et d'autres questions connexes. Le texte définitif du projet de directive a été arrêté mais il est toujours en cours d'examen par la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil européen, notamment pour ce qui concerne l'utilisation obligatoire des colonnes 3 et 4 des tableaux de compétence. Une fois cette question résolue, il sera communiqué au Parlement européen. Le réseau EDINNA a, en outre, rendu compte des résultats de la réunion du Groupe de travail du CESNI sur les normes de compétence, qui s'est tenue le 11 mai 2017 dans les locaux de la Commission du Danube, à Budapest. Les membres du réseau EDINNA ont aussi mentionné les projets suivants : a) le projet Danube Skills, sous les auspices du Programme transnational Interreg Danube ; b) le projet Erasmus+, qui vise à permettre l'élaboration de normes de compétences pour les équipages et à traiter d'autres aspects, ainsi qu'à favoriser la diffusion des meilleures pratiques dans le cadre d'un enseignement axé sur les compétences ; c) un projet destiné à appuyer les activités des institutions d'enseignement et un système d'assurance de la qualité visant à garantir un haut niveau de formation pour tous en Europe ; d) le projet PROMINENT, sur la mise au point du livret de service électronique et du livre de bord électronique.

66. Le SC.3/WP.3 a examiné les pratiques en cours et les systèmes nationaux d'enseignement, les normes de compétence et l'application du vocabulaire normalisé de la navigation intérieure sur les voies navigables européennes (Riverspeak).

67. Rappelant les discussions menées au titre du point 3 b) sur la formation et les qualifications des conducteurs de bateaux en matière d'utilisation des équipements SIA et ECDIS Intérieur, le SC.3/WP.3 a souligné qu'il serait souhaitable d'élaborer des lignes directrices pour la formation des opérateurs de SIF.

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 (SIF) (8-11 mai 2017, Belgrade)

68. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par M. B. Van Acker, Président du SC.3, sur les résultats de la semaine consacrée aux SIF qui s'est tenue à Belgrade du 8 au 11 mai 2017, et de son exposé lors de la réunion portant sur des questions communes concernant les activités du SC.3. L'exposé peut être consulté sur le site Web de la CEE. Le SC.3/WP.3 a remercié le Président du SC.3 de sa contribution.

69. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par M. W. Haupt, Président du Groupe d'experts de l'ECDIS Intérieur (Allemagne), concernant les résultats de la réunion du Groupe au cours de la semaine consacrée aux SIF, le programme de gestion des corridors de transit par les SIF (RIS Corridor Management Execution, RIS COMEX) et des questions connexes, ainsi que sur les travaux en cours du Groupe d'experts mixte de la norme VTT et de l'ECDIS Intérieur concernant les normes correspondantes.

70. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le Président du SC.3 au sujet de l'atelier sur les SIF organisé par la CCNR, qui devait se tenir le 17 novembre 2017 à Strasbourg (France). Le secrétariat a informé le Groupe de travail que la CCNR avait invité la CEE à y participer.

B. Recommandations concernant le Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (résolution n° 48), la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) ainsi que 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.

71. Le Groupe de travail a pris note de la poursuite du processus de révision des normes ECDIS intérieur, VTT et ERI.

72. Il a prié le secrétariat de rester en contact avec les présidents des Groupes internationaux d'experts correspondants afin d'élaborer le moment venu des projets d'amendements aux résolutions de la CEE.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6/Rev.1.

73. Le Groupe de travail a été informé de l'état d'avancement du projet d'actualisation de la norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure et il a décidé d'attendre les résultats des consultations avec la Commission européenne à ce sujet.

D. Coopération avec le Forum SIG pour le Danube

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

74. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du secrétariat technique du Forum SIG pour le Danube (Administration fluviale du bas Danube de Galati) ainsi que des renseignements concernant les activités du Forum, qui venaient compléter le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/20.

75. Le SC.3/WP.3 a estimé que les SIG et les activités du Forum SIG pour le Danube étaient du ressort du mandat du SC.3 et mériteraient d'être traités aux sessions des deux groupes de travail.

76. Le SC.3/WP.3 a procédé à un échange de vues concernant les modalités d'une éventuelle coopération entre le Forum SIG pour le Danube et la CEE, conformément à la proposition transmise dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/20. L'option D (inscription de cette question à l'ordre du jour du SC.3 et du SC.3/WP.3 à titre permanent) a été retenue comme étant le moyen le plus approprié d'instaurer cette coopération sans engager de frais additionnels pour le secrétariat.

77. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat des travaux de la CEE sur l'application SIG destinée à tous les modes de transport intérieur.

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

78. Le Groupe de travail a été informé que la première réunion du Groupe de travail informel de la navigation de plaisance se tiendrait à Genève les 2 et 3 août 2017. Il a pris note des points versés au projet d'ordre du jour de la réunion ainsi que de la liste provisoire des participants.

79. Le SC.3/WP.3 a pris note des renseignements communiqués par l'Association « Route des Varègues aux Grecs » concernant ses activités en cours dans le domaine de la navigation de plaisance en Ukraine.

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, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/21 ;
document informel n° 14 du SC.3/WP.3 (2017).

80. Le SC.3/WP.3 a approuvé la modification apportée à l'annexe IV de la résolution n° 40 (document informel n° 14 du SC.3/WP.3 (2017)). Les États membres ont été invités à transmettre au secrétariat leurs éventuelles propositions d'amendement à cette même annexe.

81. Le Groupe de travail a demandé aux gouvernements qui appliquaient la résolution n° 40 sans en avoir informé la CEE de soumettre au secrétariat les informations pertinentes ainsi qu'un modèle de certificat international de conducteur de bateau de plaisance.

82. Le SC.3/WP.3 a approuvé la proposition visant à mettre à jour les directives concernant la résolution n° 40 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/21) et il a prié le secrétariat d'établir une version de synthèse du projet de directives pour adoption à la soixante et unième session du SC.3.

83. 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) et il a encouragé les gouvernements qui appliquaient encore la résolution n° 14 ou les deux résolutions à appliquer exclusivement la résolution n° 40.

84. Le SC.3/WP.3 a pris note des progrès accomplis dans la mise en place de la base de données en ligne des modèles de certificats et il a invité les États membres qui ne l'auraient pas encore fait à transmettre leur modèle national de certificat.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1 ;
document informel n° 12 du SC.3/WP.3 (2017).

85. Le Groupe de travail a approuvé, à titre préliminaire, la modification de la carte du Réseau européen de navigation de plaisance (annexe II à la résolution n° 52 révisée) soumise par la République tchèque (document informel n° 12 du SC.3/WP.3 (2017)). Les États membres ont été invités à soumettre, s'ils le jugeaient nécessaire, des propositions visant à modifier cette carte.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Projet de stratégie du Comité des transports intérieurs et feuilles de route pour la mise en œuvre des objectifs de développement durable

Document(s) : ECE/TRANS/2017/R.1.

86. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs et des décisions prises concernant le transport par voie navigable, s'agissant, en particulier, de l'approbation de la stratégie et du mandat du SC.3. Le SC.3/WP.3 a prié le secrétariat de lui communiquer, en complément du programme de travail et de l'évaluation biennale pour la période 2016-2017, des renseignements supplémentaires sur l'évaluation des résultats, les enseignements tirés et les domaines à améliorer.

B. Développement des infrastructures de navigation intérieure et environnement

87. 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 nœuds de transport internationaux ainsi que par le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport.

88. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat de la Conférence « Navigating a Changing Climate » (naviguer dans un climat changeant), qui s'est tenue à Bruxelles les 27 et 28 mars 2017.

XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

89. Comme il est d'usage, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa cinquante et unième session sur la base du projet établi par le secrétariat.
