


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-neuvième session

Genève, 23-25 juin 2021

**Rapport du Groupe de travail de l'unification
des prescriptions techniques et de sécurité
en navigation intérieure sur sa
cinquante-neuvième 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. Atelier sur la mise en place d'un cadre réglementaire international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable (point 2 de l'ordre du jour).....	8–25	4
IV. Infrastructure des voies navigables (point 3 de l'ordre du jour).....	26–30	7
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	26–27	7
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)	28–29	8
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2).....	30	8
V. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour).....	31–50	8
A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5).....	31–39	8
B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	40–42	10



C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21 révisée)	43–46	10
D.	Modernisation de la flotte de navigation intérieure en Europe et mesures visant à la rendre plus écologique	47–50	11
VI.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 5 de l'ordre du jour)	51–78	12
A.	Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables, annexe à la résolution n° 58.....	51–54	12
B.	Brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe	55–57	12
C.	Systèmes de géolocalisation par satellite sur les voies de navigation intérieure	58–76	13
D.	Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe.....	77–78	15
VII.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	79–81	15
VIII.	Glossaire du transport par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour).....	82	16
IX.	Statistiques des transports par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)	83–85	16
X.	Navigation de plaisance (point 9 de l'ordre du jour).....	86–88	17
XI.	Thème général de la soixantième session du Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour).....	89	17
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	90–92	17
A.	Élection du Bureau pour les soixantième et soixante et unième sessions du Groupe de travail	90–91	17
B.	Onzième séminaire international sur la facilitation du commerce et des transports : « Digital Transformation of Multimodal Transport Using the UN/CEFACT Reference Data Model » (Transformation numérique du transport multimodal à l'aide du modèle de données de référence du CEFACT-ONU) (26-28 mai 2021, Odessa (Ukraine)).....	92	17
XIII.	Adoption de l'ordre du jour (point 12 de l'ordre du jour).....	93–94	17
Annexes			
	Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa session extraordinaire sur le Code européen des voies de navigation intérieure (22 juin 2021).....		19

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-neuvième session du 23 au 25 juin 2021 à Genève. La session s'est tenue sous forme hybride, avec une participation en présentiel au Palais des Nations à Genève et une participation virtuelle le 23 juin, et selon des modalités d'interprétation différentes : l'après-midi du 24 juin, la réunion s'est déroulée par l'intermédiaire de la plateforme Webex, en anglais uniquement et sans interprétation officielle, et les matinées des 24 et 25 juin sur la plateforme Interprefy avec interprétation simultanée en anglais, français et russe.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube, Commission de la Moselle et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). La Commission européenne était représentée. Des délégations du Conseil maritime international et de la mer Baltique (BIMCO), de la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU), de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) et du Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies étaient aussi présentes. À l'invitation du secrétariat, des délégations des organisations suivantes ont également participé à la session : Alberding GmbH, Argonav GmbH, Associazione Italiana di Diritto della Navigazione Interna (AIDNI), Agence de l'Union européenne pour le programme spatial (EUSPA), Institut de recherche géospatiale du Bureau national de topographie de Finlande, Free Boating Association, Université Josip Juraj Strossmayer d'Osijek (Croatie), Administration fluviale du bas Danube (Roumanie), Association nationale des signaux de détresse radio et des télécommunications (Hongrie), Association régionale pour la promotion du port de Hambourg, Sitronics KT et Faculté d'ingénierie civile de l'Université technique de Bucarest.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants et leur a souhaité de fructueux travaux.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 45 et 46), M. I. Ignatov (Bulgarie) a présidé la cinquante-neuvième session du Groupe de travail et M. A. Afanasiev (Bélarus) en a été le Vice-Président.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/117
et document informel SC.3/WP.3 n° 10 (2021).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire moyennant les modifications suivantes convenues au cours de la session : le point 11 de l'ordre du jour (Questions diverses) a été complété par les sous-points a) Élection du Bureau pour les soixantième et soixante et unième sessions du SC.3/WP.3 et b) Onzième Séminaire international sur la facilitation du commerce et des transports intitulé « Digital Transformation of Multimodal Transport Using the UN/CEFACT Reference Data Model » Transformation numérique du transport multimodal à l'aide du modèle de données de référence du CEFACT-ONU¹ (26-28 mai 2021, Odessa (Ukraine)). L'ordre du jour a été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 10 (2021) afin de prendre en compte les documents informels SC.3/WP.3 n°s 11 à 19 (2021).

¹ Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques.

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

III. Atelier sur la mise en place d'un cadre réglementaire international solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable (point 2 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/12.

8. Pour donner suite à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 81), un atelier consacré à la mise en place d'un cadre réglementaire solide visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports par voie navigable s'est tenu pendant la matinée du 23 juin 2021. Cet atelier avait pour objectif : a) d'évaluer l'efficacité des conventions internationales relatives à la navigation intérieure relevant de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ; b) de déterminer s'il est nécessaire d'actualiser les instruments juridiques existants ; c) d'envisager la création de nouveaux instruments juridiques pour favoriser le développement et l'utilisation des voies navigables intérieures ; et d) de faire des recommandations au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

9. Les principaux intervenants étaient : M. G. Georgiadis, M. L. Wyrowski et M^{me} V. Ivanova (Division des transports durables de la CEE) ; M^{me} B. Braat (CCNR) ; M. M. Grimaldi (AIDNI) ; M. T. Kocoń (Ministère polonais des infrastructures) ; M^{me} B. Činčurak Erceg (Université Josip Juraj Strossmayer d'Osijek) et M^{me} O. Starikova (Ministère ukrainien des infrastructures).

10. M. Georgiadis a ouvert l'atelier par une présentation des activités en cours du Comité des transports intérieurs (CTI) et des perspectives liées à la mise en œuvre de la stratégie du Comité jusqu'en 2030. Il a informé les participants des principaux résultats stratégiques de la quatre-vingt-troisième session du CTI (23-26 février 2021), en particulier de l'adoption de la résolution ministérielle intitulée « Renforcer la résilience de la connectivité des transports intérieurs dans les situations d'urgence : appel urgent à une action concertée », qui s'applique également à la navigation intérieure, et a souligné la pertinence du présent atelier pour les activités du CTI relatives aux conventions internationales.

11. M^{me} Ivanova a présenté une vue d'ensemble des conventions et des accords internationaux s'appliquant au transport par voie navigable relevant du CTI. Elle a notamment évoqué la portée géographique ainsi que le processus de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion de ces instruments, qui présentent des spécificités propres au transport par voie navigable. Elle a indiqué de quelle manière on pouvait améliorer l'efficacité des instruments juridiques ainsi que leur visibilité et a cité comme exemple l'application des SIG (systèmes d'information géographique) de la CEE pour le réseau E de routes, voies ferroviaires et voies navigables intérieures. S'agissant des éventuels nouveaux instruments juridiques, elle a évoqué le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40).

12. M. Wyrowski a formulé des observations sur la solidité et l'efficacité de certaines conventions et accords intéressant le transport par voie navigable. Il a présenté une analyse succincte de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable et a établi des comparaisons entre les deux. Il a mis l'accent sur le rôle des parties contractantes et a indiqué que les divergences entre les deux instruments pourraient être éliminées à l'occasion des mises à jour si les accords étaient gérés conjointement par leurs parties contractantes. M. Wyrowski a mentionné l'augmentation du nombre de parties contractantes parmi les pays disposant de voies navigables internationales, une application effective des

dispositions juridiques au niveau national et des outils de efficaces de suivi de l'application comme éléments susceptibles de renforcer le cadre réglementaire international.

13. Dans son exposé, M^{me} Braat a essentiellement mis l'accent sur la Convention sur la navigation du Rhin (Convention de Mannheim). Elle a souligné les éléments clefs du succès et de la durabilité de la Convention, à savoir a) sa vocation, qui est de poser les principes fondamentaux de la navigation et b) les mécanismes d'appui et outils garantissant son application efficace, claire et uniforme. Il incombe à la CCNR, en tant que centre d'expertise, de se charger du point b), en étroite collaboration avec le secteur de la navigation intérieure et en s'appuyant sur l'ensemble de règlements et moyens visant à assurer une interprétation uniforme de la Convention que sont : a) les tribunaux spécialisés et la Chambre des Appels de la CCNR ; b) les principes d'interprétation ; et c) le droit de recours. En outre, il est essentiel de mettre à jour la Convention et de la faire connaître pour permettre son application effective face aux défis actuel. M^{me} Braat a conclu en présentant les critères à même de garantir le succès des conventions internationales : a) répondre comme il convient aux véritables besoins du secteur et éviter les doubles emplois avec d'autres instruments ; b) fonctionner comme des instruments polyvalents dotés de mécanismes de révision efficaces ; c) bénéficier du soutien et des orientations d'une organisation internationale en ce qui concerne l'application et l'interprétation ; et d) disposer d'experts spécialisés pour l'exécution et la protection.

14. M. Grimaldi a axé son exposé sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure en droit uniforme international. Il a rappelé l'objectif et la portée de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et plus particulièrement du Protocole n°2 relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure. Il a présenté une analyse détaillée des différentes dispositions du Protocole relatives à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux et a relevé les lacunes. Il a estimé qu'il serait utile de réviser la Convention afin : a) d'introduire des règles uniformes concernant la saisie conservatoire abusive et le droit à des dommages et intérêts ; et b) d'évaluer la nécessité d'une coordination avec la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure de 2012 (CLNI 2012). Dans ce cas, il conviendrait d'effectuer une analyse comparative des réglementations existantes en matière de saisie abusive et de droit à des dommages et intérêts.

15. M. Kocoń a présenté un exposé sur le développement du cadre réglementaire de la navigation intérieure en Pologne et, en particulier, sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'AGN et de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, à laquelle la Pologne a adhéré en 2017. Il a décrit le cadre des politiques publiques en matière de navigation intérieure en Pologne, à savoir : a) la Stratégie de développement responsable jusqu'en 2020 (dans l'optique de 2030) ; b) la Stratégie de développement durable des transports jusqu'en 2030 ; c) le plan directeur national en matière de navigation intérieure jusqu'en 2030 ; et d) les programmes de développement des voies navigables de l'Oder et de la Vistule. Le plan directeur national en matière de navigation intérieure visait à rétablir les conditions d'une navigation intérieure fiable et efficace et plus particulièrement : a) l'assurance de conditions de navigation satisfaisantes ; b) le développement du marché du transport fluvial ; et c) l'établissement de partenariats pour la navigation intérieure. Des détails ont été fournis sur les programmes de développement de la Vistule et de l'Oder.

16. L'exposé de M^{me} Činčurak Erceg portait principalement sur l'absence de réglementation harmonisée dans le secteur et ses effets sur la navigation intérieure en Europe. L'intervenante a mis en avant les avantages et les inconvénients du secteur et a présenté une vue d'ensemble des institutions et organes internationaux réglementant la navigation intérieure en Europe et des régimes juridiques appliqués : a) traités internationaux régissant la navigation sur les fleuves internationaux ; b) conventions et accords internationaux ; c) directives et règlements de l'Union européenne ; d) règles des commissions fluviales et résolutions de la CEE ; et e) la législation nationale. Elle a donné un aperçu du cadre législatif national croate en matière de navigation intérieure, composé de la loi relative à la navigation sur les fleuves et aux ports intérieurs, de la Stratégie de développement des voies navigables (2008-2018) et d'autres textes pertinents. M^{me} Činčurak Erceg a souligné qu'il importait de poursuivre l'harmonisation et l'unification des règles et réglementations et de mettre en place

des mécanismes à même de constituer un cadre réglementaire régissant efficacement le transport par voie navigable. Elle a estimé qu'un accord international réglementant le transport de passagers et de leurs bagages par voie navigable serait très utile pour le secteur.

17. Dans son exposé, M^{me} Starikova a annoncé les progrès réalisés par le Ministère ukrainien des infrastructures dans l'élaboration du cadre réglementaire national du transport par voie navigable et l'adoption des pratiques européennes de gestion logistique fluviale écologique, grâce à la transition vers les normes européennes et la participation active du secteur aux chaînes logistiques internationales et au transport multimodal. La loi ukrainienne sur le transport par voie navigable, d'autres textes législatifs récemment adoptés ainsi que le projet de Stratégie pour le développement des transports par voie navigable jusqu'en 2031 constituent un ensemble de mesures visant à faciliter le transport international, à réduire le coût de la logistique fluviale et à améliorer le climat d'investissement. M^{me} Starikova a également décrit les progrès réalisés dans l'application de l'AGN, de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) ainsi que les travaux en cours pour harmoniser la législation nationale avec le CEVNI et le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI).

18. Les exposés ont été suivis de débats au cours desquels des questions à examiner plus avant ont été relevées. Les participants ont été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

19. Il ressort des réponses à ce questionnaire que l'adhésion aux conventions et accords internationaux procure les avantages suivants :

- Développement harmonisé du secteur à l'échelle internationale ;
- Simplification et normalisation des procédures ;
- Amélioration de la mobilité et de la connectivité ;
- Développement de la législation nationale ;
- Renforcement de la coopération ;
- Reconnaissance internationale des documents de transit et des garanties ;
- Amélioration de la transparence et de la visibilité ;
- Augmentation de la rapidité, de la sécurité et de la fiabilité des transports.

20. Il ressort également des réponses que le cadre réglementaire international existant pourrait être amélioré :

- Grâce aux évolutions récentes (transition numérique, automatisation, écologisation de la flotte, innovations, etc.) ;
- En poursuivant l'harmonisation avec les autres réglementations ou normes internationales ;
- En éliminant les différences ou les contradictions avec d'autres réglementations ;
- En évitant la redondance avec d'autres instruments obligatoires ;
- Grâce à la résilience face aux pandémies et aux autres situations d'urgence.

21. Les personnes interrogées ont mentionné les obstacles suivants pour les pays qui souhaitent adhérer aux conventions et accords internationaux et les appliquer :

- Les contradictions avec la législation nationale ou régionale ;
- Le manque de clarté en ce qui concerne les avantages de l'adhésion ;
- Le manque d'informations sur la procédure d'adhésion ;
- Les obstacles à l'application ;
- L'impossibilité de modifier certaines dispositions.

22. Les personnes interrogées ont mentionné les moyens suivants pour accroître l'efficacité des instruments contraignants relevant de la CEE dans le domaine du transport par voie navigable :

- Mettre à jour ou réviser certaines dispositions qui ne répondent plus au but de l'instrument ou ne correspondent plus au contexte ;
- Accroître la visibilité et la disponibilité des informations ;
- Demander aux Parties contractantes de faire part des obstacles rencontrés dans le cadre de l'application et du contrôle de l'application ;
- Élaborer de nouveaux instruments juridiques.

23. Le Groupe de travail est convenu que les recommandations suivantes pourraient être adressées au SC.3 afin d'accroître l'efficacité des conventions et accords internationaux relevant de la CEE dans le domaine du transport par voie navigable et le nombre de parties contractantes à ces conventions et accords :

- Coopérer étroitement avec les commissions fluviales et l'Union européenne sur les questions relatives à l'adhésion aux instruments juridiques et à leur application ;
- Renforcer les capacités des États membres en vue de l'adhésion aux instruments juridiques de la CEE et de l'application de ces instruments ;
- Accroître la visibilité et l'accessibilité des informations sur les instruments juridiques et leurs avantages ;
- Déterminer les parties des instruments juridiques qui doivent être mises à jour ;
- Collecter régulièrement auprès des parties contractantes des informations sur l'application et le contrôle de l'application des instruments et examiner ces informations durant les sessions ;
- Organiser des ateliers thématiques sur certains instruments juridiques.

24. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié les intervenants pour la qualité de leurs exposés.

25. En réponse à la proposition du Président, le SC.3/WP.3 a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour des prochaines sessions des deux groupes de travail et de poursuivre le débat à la soixante-cinquième session du SC.3.

IV. Infrastructure des voies navigables (point 3 de l'ordre du jour)

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

Document : ECE/TRANS/120/Rev.4.

26. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction des informations communiquées par la Belgique sur l'avancement des travaux préparatoires à l'adhésion à l'AGN.

27. Le secrétariat a déclaré ne pas disposer à ce jour d'informations actualisées sur les intentions d'adhésion de pays à l'AGN. Le SC.3/WP.3 a encouragé les États membres qui n'avaient pas encore adhéré à l'AGN à le faire.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1 à 3
et ECE/TRANS/SC.3/2021/13.

28. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les propositions d'amendements à la troisième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu) communiquées par la Belgique, la Tchéquie et la CCNR (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/13). Comme suite à la proposition de la Slovaquie, il a décidé d'ajouter la note de bas de page suivante à la liste des liaisons manquantes pour la Slovaquie :

Sections de voies navigables qui n'existent pas actuellement mais qui sont incluses dans des programmes de développement d'infrastructures pertinents.

29. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat de transmettre les propositions d'amendement au Livre bleu approuvées à titre préliminaire à ses cinquante-huitième et cinquante-neuvième sessions pour approbation finale par le SC.3 à sa soixante-cinquième session.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/13.

30. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les propositions d'amendement à la liste des goulets d'étranglement structurels pour la République tchèque et à la liste des goulets d'étranglement stratégiques pour l'Allemagne en vue de l'établissement de la deuxième édition révisée de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2), telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/13.

V. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et amendements 1 à 4,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/15
et documents informels n^{os} 11 et 17 du SC.3/WP.3 (2021).

31. Le Groupe de travail a pris note des résultats de sa session extraordinaire sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), tenue le 22 juin 2021, juste avant sa cinquante-neuvième session, et a confirmé les décisions adoptées à cette session (voir l'annexe).

32. Le Groupe de travail a décidé de modifier comme suit le projet de sixième révision du CEVNI (document informel n° 11 du SC.3/WP.3 (2021)) :

- Paragraphe 2 de l'article 1.22 (version russe uniquement) :

Remplacer « общественными манифестациями » par « публичными мероприятиями ».

- Paragraphe 4 de l'article 3.25 (version russe uniquement) :

Ne pas accepter la proposition d'amendement à la fin de la deuxième phrase.

- Article 9.09, *ajouter* un nouveau paragraphe (par. 2), libellé comme suit :

2. S'agissant du paragraphe 1 de l'article 8.02, les autorités compétentes peuvent exiger que les conducteurs de bateaux d'excursions journalières notifient leur présence sur le canal radiotéléphonique indiqué avant d'entrer dans un secteur ou de passer au droit d'un poste de contrôle, d'un centre de régulation ou d'une écluse signalés par l'autorité compétente au moyen du signal B.11 (annexe 7).

- Article 10.01

Remplacer « отходы от очистки » *par* « шлам очистных установок » et « хозяйственный мусор » *par* « бытовой мусор » (version russe uniquement).

33. En réponse à la question de l'Autriche concernant la proposition d'amendement à l'article 10.06 et de nouvelle annexe (annexe 12) relative au carnet de contrôle des eaux usées, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, le secrétariat a renvoyé à la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 45), par laquelle le Groupe de travail demandait à être informé des réactions des secrétariats de la Commission du Danube et de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI). Il a en outre indiqué au SC.3/WP.3 qu'il avait présenté des informations sur cette proposition à la réunion des experts de la Commission du Danube sur les déchets produits par les bateaux, tenue le 4 mars 2021, et à la réunion du Groupe de travail de la CDNI, les 6 et 7 avril 2021. L'Autriche est convenue qu'il était trop tôt pour adopter cette proposition à la présente session tout en estimant que ces amendements étaient essentiels pour empêcher le rejet illicite dans les voies navigables d'eaux usées produites à bord des bateaux de navigation intérieure.

34. La Fédération de Russie a souligné l'efficacité des travaux menées par le Groupe d'experts du CEVNI de 2017 à 2021 afin d'élaborer la sixième révision du Code. Elle a évoqué les nombreuses modifications rédactionnelles apportées au CEVNI qui avaient considérablement amélioré le projet et a espéré que le texte révisé contribuerait utilement aux travaux de la Commission du Danube sur les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND).

35. En réponse à la proposition de la Fédération de Russie, le SC.3/WP.3 a approuvé à titre préliminaire le projet de sixième révision du CEVNI sous réserve des modifications susmentionnées et demandé au secrétariat de le transmettre au SC.3 à sa soixante-cinquième session pour adoption définitive.

36. Le SC.3/WP.3 a demandé à la CCNR de transmettre au secrétariat, avant le 30 juillet 2021, d'éventuelles observations d'ordre rédactionnel supplémentaires concernant la version française du projet de CEVNI 6 afin qu'elles soient prises en compte dans le projet final qui sera soumis au SC.3 à sa soixante-cinquième session.

37. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations fournies par la Commission du Danube sur la création d'un groupe de rédaction spécial pour l'élaboration de l'édition 2022 des DFND.

38. Le SC.3/WP.3 a pris note des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de police pour la navigation de la Moselle, transmis par la CCNR et la Commission de la Moselle (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/15 et document informel n° 17 du SC.3/WP.3 (2021)) et a décidé d'y revenir après l'adoption de la sixième révision du CEVNI.

39. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations fournies par le secrétariat et la Commission du Danube sur les débats en cours à la Commission du Danube au sujet des propositions d'amendement relatives au carnet de contrôle des eaux usées. Il a demandé au secrétariat de continuer à lui communiquer les réactions des secrétariats de la CDNI et de la Commission du Danube et a décidé de poursuivre l'examen de la question à ses futures sessions.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2020/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/17.

40. Le Groupe de travail a pris note des propositions d'amendements à l'annexe de la résolution n° 61 établies par le secrétariat sur la base des dispositions de l'édition 2021 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/16), pour faire suite à la décision prise à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 55). Le projet contenait des propositions d'amendement aux chapitres 4 « Distance de sécurité, franc-bord et échelles de tirant d'eau », 8 « Construction des machines », 9 « Installations électriques », 10 « Gréement », 12 « Logements » et à l'annexe 10 « Dispositions supplémentaires pour les bateaux utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C ». Il a été mentionné, en particulier, que les paragraphes suivants de l'appendice 10 : 9-2.6.11, 9-2.6.13 et 2.8.9 devaient faire l'objet d'une décision du SC.3/WP.3 pour ce qui est du renvoi aux articles du Standard européen dans le projet.

41. Le Groupe de travail a pris note de la proposition supplémentaire relative à un projet de nouveau chapitre intitulé « Dispositions particulières pour la propulsion électrique des bateaux » dans l'annexe de la résolution n° 61, transmise par la Fédération de Russie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/17).

42. Le SC.3/WP.3 a décidé de poursuivre l'examen des projets d'amendements à sa soixantième session. Le secrétariat a été chargé de continuer le travail d'harmonisation des dispositions de l'annexe de la résolution n° 61 avec l'ES-TRIN et les réglementations nationales des États membres.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1 et Add.1 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29.

43. Le Groupe de travail a noté que les mises à jour de la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux n'avaient pas été transmises au secrétariat depuis sa cinquante-huitième session et a demandé à celui-ci de continuer à recueillir des informations actualisées.

44. Le SC.3/WP.3 a noté que le secrétariat n'avait pas reçu d'observations sur la proposition relative aux catégories supplémentaires de déchets produits à bord des bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29) et a décidé de poursuivre l'examen de la question à ses prochaines sessions.

45. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Commission du Danube sur les résultats de la réunion de son groupe d'experts des déchets produits à bord des bateaux, tenue en ligne le 4 mars 2021. À cette occasion, les participants avaient : a) décidé de poursuivre les travaux d'actualisation des Recommandations de la Commission du Danube relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube ; b) appuyé les travaux du secrétariat de la Commission du Danube visant à continuer à actualiser les informations sur les infrastructures disponibles pour la collecte et l'élimination des déchets produits à bord des bateaux naviguant sur le Danube ; et c) décidé de collecter des informations auprès des pays de la Commission du Danube en lien avec la proposition d'introduction du carnet de contrôle des eaux usées, sur la base d'un questionnaire.

46. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les travaux en cours concernant l'élaboration, par le Comité technique 8 de l'ISO « Navires et technologie maritime », d'une nouvelle norme sur la gestion et la manutention des déchets à bord des bateaux de navigation intérieure, auxquels la CEE a été invitée à participer. Il s'est félicité de la participation du secrétariat à ces travaux, a souligné qu'il était souhaitable d'intégrer les dispositions des résolutions pertinentes du SC.3 dans le projet et a demandé au secrétariat de le tenir informé de l'avancement desdits travaux.

D. Modernisation de la flotte de navigation intérieure en Europe et mesures visant à la rendre plus écologique

Documents : Documents informels SC.3/WP.3 n^{os} 14, 16 et 19 (2021).

47. Pour donner suite à la décision prise à sa cinquante-huitième session, le Groupe de travail a continué à échanger des informations sur les réalisations récentes, les projets en cours et les activités visant à moderniser la flotte de navigation intérieure et à la rendre plus écologique. Il a pris note de l'exposé de M. S. Breitenbach (association régionale Hafen Hamburg Marketing) sur les principaux résultats de l'extension du projet EMMA² (août 2019-juin 2021), qui vise à améliorer la navigation intérieure dans la région de la mer Baltique en promouvant la transition numérique dans le domaine des transports par voie navigable et en mettant en pratique de nouveaux concepts logistiques (document informel SC.3/WP.3 n^o 14 (2021)). Les principaux projets menés dans ce cadre étaient les suivants : a) le projet pilote Smart Fairway dans la région de Saimaa (Finlande) ; b) le projet de développement des fonctionnalités des services d'information fluviale (SIF) à l'aide de l'application cartographique en ligne ELIAS en Allemagne, mené avec le soutien de la Pologne ; c) un système d'indication automatique de la hauteur libre pour le passage en toute sécurité sous les ponts sur l'Oder (Pologne) ; et d) la mise en œuvre de nouveaux concepts logistiques en Lituanie, en Pologne et en Suède. Le SC.3/WP.3 a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de la soixante-cinquième session du SC.3 à venir et a demandé au secrétariat d'élaborer un document de travail.

48. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'information de la Commission européenne sur l'adoption de la communication intitulée NAIADES III « Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité » le 24 juin 2021. Le Groupe de travail s'est félicité de l'adoption de NAIADES III et a souligné l'importance de ce document pour le développement d'un transport par voie navigable durable et écologique.

49. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par M. W. Hebenstreit (ERSTU) sur les résultats de l'atelier numérique organisé sur le thème « Greening of Inland Navigation, Short Sea Shipping and River-Sea Shipping » (Écologisation de la navigation intérieure, du transport maritime à courte distance et du transport fluvio-maritime) (24 mars 2021) consacré à la facilitation de la transition vers des carburants et des technologies de substitution (document informel SC.3/WP.3 n^o 19 (2021)).

50. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant la manifestation hybride sur le thème « Inland Waterway Transport key to deliver the European Green Deal and Contribute to the Sustainable and Smart Mobility Strategy » (le transport par voie navigable comme facteur clef de la mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe et élément de la Stratégie de mobilité durable et intelligente) organisée par l'Union européenne de la navigation fluviale le 21 juin 2021 à Bruxelles (document informel SC.3/WP.3 n^o 16 (2021)).

² Projet visant à améliorer la mobilité et la logistique du fret dans la région de la mer Baltique en renforçant le transport fluvial et fluvio-maritime et en encourageant de nouveaux services de transports internationaux par bateau.

VI. Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 5 de l'ordre du jour)

A. Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables, annexe à la résolution n° 58

Documents : TRANS/SC.3/166 et Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/18.

51. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par M. T. Southall (AISM) sur la révision de la Recommandation 0120 (V-120) de l'AISM sur les services de trafic maritime dans les eaux intérieures. Cette révision s'inscrit dans le cadre de la révision par l'AISM des recommandations et des directives relatives aux services de trafic maritime (STM) afin de les rendre conformes à la nouvelle résolution de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui sera adoptée par l'Assemblée de l'Organisation en décembre 2021, et qui remplacera la résolution A.857(20) de l'OMI. L'AISM a remercié les experts des délégations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine ainsi que le secrétariat pour leur contribution à ces travaux. Elle s'est félicitée de la poursuite de la coopération entre les deux organisations et a souligné les avantages de l'alignement des documents de la CEE sur la future recommandation de l'AISM pour la sécurité des navires navigant dans des zones transfrontalières où s'appliquent à la fois les régimes de navigation maritime et les régimes de navigation intérieure.

52. La Fédération de Russie, l'Ukraine et le secrétariat ont fourni des informations supplémentaires sur ces travaux et sur l'harmonisation de la terminologie entre le projet de recommandation de l'AISM et les documents de la CEE, et ont remercié l'AISM pour son excellente coopération.

53. Le Président a souligné l'importance de la coopération entre l'AISM et la CEE pour les activités du SC.3 et du SC.3/WP.3 et a souhaité qu'elle s'intensifie à l'avenir.

54. Le SC.3/WP.3 a décidé qu'il amorcerait la révision de la résolution n° 58 une fois que la nouvelle recommandation de l'AISM aura été adoptée et a encouragé la Fédération de Russie, l'Ukraine et le secrétariat à continuer de participer aux travaux que mène actuellement l'AISM.

B. Brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/19
et document informel SC.3/WP.3 n° 13 (2021).

55. Le SC.3/WP.3 a examiné le projet de brochure sur les services d'information fluviale dans la région de la Commission économique pour l'Europe (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/19), établi par le secrétariat conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 68). Ce projet a été élaboré en coopération avec la Fédération de Russie et l'Ukraine.

56. Le SC.3/WP.3 a souscrit aux observations transmises par la Bulgarie, la Roumanie et la Fédération de Russie sur le projet (document informel SC.3/WP.3 n° 13 (2021)). Sur proposition de l'Autriche et de la Fédération de Russie, le SC.3/WP.3 a décidé d'ajouter dans la figure II du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/19, sous 2019, la mention :

Réorganisation des groupes d'experts internationaux des SIF en groupes de travail temporaires CESNI/TI³.

³ Groupe de travail des technologies de l'information du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure.

57. Le SC.3/WP.3 a approuvé le projet à titre préliminaire. Le secrétariat a été prié de transmettre la version modifiée au SC.3 pour approbation finale, en vue de sa publication une fois approuvée.

C. Systèmes de géolocalisation par satellite sur les voies de navigation intérieure

58. À la suite de la décision prise à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, par. 82), le Groupe de travail a tenu un débat sur les systèmes de renforcement des systèmes de navigation par satellite et leur utilisation sur les voies de navigation intérieure.

59. Les principaux intervenants étaient : M^{me} Sh. Gadimova (Bureau des affaires spatiales), M. M. Hoppe (Administration fédérale allemande des voies navigables et de la navigation), M. M. Lopez Martinez (Agence de l'Union européenne pour le programme spatial (EUSPA)), M. E. Brodsky (Administration de la voie navigable Volga-Baltique (Fédération de Russie)), MM. M. Bhuiyan et S. Thombre (Institut finlandais de recherche géospatiale du Bureau national de topographie de Finlande), M. T. Horváth (Alberding GmbH), M. M. Sandler (Argonav GmbH), MM. R. Soare (Administration du Bas Danube (Roumanie)) et T. Rus (Faculté de génie civil de l'Université technique de Bucarest).

60. M^{me} Gadimova a présenté une vue d'ensemble des fonctions et des travaux du Comité international sur les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), du Forum des fournisseurs du Comité international sur les GNSS et des groupes de travail chargés des différents aspects de l'exploitation, de la mise en œuvre, du développement, du renforcement des capacités et de la surveillance des GNSS, ainsi que des activités et publications récentes dans le domaine.

61. L'exposé de M. Hoppe était consacré aux technologies et solutions de positionnement, navigation et synchronisation à bord des bateaux de navigation intérieure. Il a abordé : a) le niveau d'utilisation actuel du positionnement, de la navigation et de la synchronisation dans les applications ; b) les prescriptions concernant la fourniture de données relatives au positionnement, à la navigation et à la synchronisation ; c) les évolutions récentes, les nouvelles applications et les projets en cours ; et d) la voie à suivre. En tant que Vice-Président du groupe de travail de l'AIMS sur les services de radionavigation, M. Hoppe a informé les participants des progrès récents de l'OMI et de l'AIMS dans ce domaine.

62. M. Lopez a consacré son exposé aux systèmes de renforcement satellitaire (SBAS) pour les GNSS utilisés en Europe. Il a présenté les services fournis par Galileo et par le Système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) et a mis en avant les applications, les bénéfices et les possibilités offertes par le SBAS européen pour les voies navigables. Il a également présenté les avantages des corrections qui seront rendues possibles par le système de positionnement ponctuel précis (PPP) du nouveau Service de haute précision de Galileo.

63. L'exposé de M. Brodsky portait sur les travaux menés actuellement pour garantir une navigation de haute précision en utilisant les systèmes de renforcement des GNSS sur les voies navigables russes, sur l'utilisation des balises de l'AIMS dans le système mondial de navigation par satellite différentiel (GNSS différentiel) comme système de renforcement au sol et sur l'utilisation pouvant être faite des SBAS pour améliorer la précision de la position. En 2021, deux SBAS étaient disponibles dans la Fédération de Russie : le Système de correction et de surveillance différentielles (SDCM), en cours d'essai, et EGNOS.

64. L'exposé de MM. Bhuiyan et Thombre était consacré à l'utilisation des GNSS pour la navigation maritime sur les voies navigables finlandaises et aux progrès récents de l'Institut finlandais de recherche géospatiale et passait en revue : a) les prescriptions opérationnelles en matière de localisation maritime et de détection de cibles ; b) les performances novatrices fondées sur les GNSS et les techniques de renforcement dans le golfe de Botnie et en mer Baltique, et la campagne d'essais d'EGNOS en Finlande ; c) les projets de recherche récents de l'Institut ; d) les recommandations relatives à des

technologies de positionnement, navigation et synchronisation robustes et résilientes ; et e) le réseau de référence national finlandais (FinnRef) et le service GNSS-Finlande.

65. Dans son exposé, M. Horváth a mis en avant certaines des solutions de navigation sur les voies navigables élaborées par Alberding GmbH pour les fournisseurs de services de navigation intérieure dans le domaine a) des solutions d'infrastructure pour le GNSS différentiel, b) de la fourniture de SIF par l'intermédiaire de l'AIS⁴, c) du positionnement, de la navigation et de la synchronisation, d) des systèmes de positionnement et de contrôle du cap de haute précision et e) des applications spéciales. Il a également donné des informations détaillées sur des applications de positionnement, de navigation et de synchronisation spécifiques pour les voies navigables intérieures et sur certains projets d'utilisation de systèmes de positionnement de haute précision pour l'assistance au capitaine et la navigation autonome.

66. M. Sandler a abordé dans son exposé les tendances actuelles de la navigation par satellite sur les voies navigables intérieures que sont la boussole GNSS, l'intégrité des mesures des GNSS et les GNSS de haute précision. Il a donné des exemples de projets récents d'utilisation des GNSS pour les avertissements de risque de collision avec des ponts, pour l'éclusement et les services de transbordeurs. Il a présenté le système de navigation RADARpilot720° produit par Argonav GmbH et a mis en avant les avantages de la navigation par satellite avancée.

67. MM. Rus et Soare ont présenté les solutions techniques élaborées pour améliorer l'appui géodésique à l'Administration fluviale du bas Danube et pour renforcer la qualité des données nécessaires à la transformation géodésique. Ces mesures sont essentielles à l'amélioration des conditions de navigation et des conditions environnementales sur le Bas Danube et à l'harmonisation des données avec les autres administrations fluviales du Danube. M. Rus a décrit la mise en place de l'infrastructure géodésique par satellite le long du Danube et d'autres projets s'y rapportant, puis a résumé les résultats et les domaines d'application de l'infrastructure géodésique du Danube sur la navigation intérieure.

68. Les exposés ont été suivis de débats au cours desquels des questions à examiner plus avant ont été relevées. Les participants ont été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

69. Il ressort des réponses à ce questionnaire que les GNSS les plus largement utilisés à des fins de navigation sur les voies navigables sont le Système mondial de localisation (GPS), le Système mondial de satellites de navigation (GLONASS), ainsi que l'utilisation combinée de plusieurs GNSS.

70. Pour améliorer l'exactitude du positionnement, il ressort des réponses au questionnaire que les systèmes de renforcement au sol et les systèmes de renforcement à couverture locale suivants sont utilisés sur les voies navigables :

- Le GNSS différentiel via la technologie de l'AIS ;
- Les balises du GNSS différentiel conformément à la norme AISM.

71. S'agissant des scénarios possibles d'utilisation de GNSS différentiels au sol pour améliorer l'exactitude de positionnement des systèmes de géolocalisation par satellite sur les voies de navigation intérieure, les personnes ayant répondu au questionnaire ont prévu que :

- Ces systèmes seront utilisés pendant une longue période en combinaison avec d'autres technologies de pointe (47 % des réponses) ;
- Ils seront améliorés et utilisés efficacement à l'avenir (35 %) ;
- Ils seront progressivement remplacés par d'autres technologies émergentes (35 %).

72. Parmi les SBAS utilisés sur les voies de navigation intérieures pour améliorer la précision du positionnement, 47 % des personnes ayant répondu au questionnaire ont cité EGNOS, tandis que 35 % ont indiqué que les SBAS n'étaient pas utilisés.

⁴ Système d'identification automatique.

73. D'après les réponses, les perspectives d'utilisation des systèmes de satellite visant à améliorer l'exactitude du positionnement sur les voies navigables seront développées et exploitées efficacement à l'avenir (41 % des réponses) et seront utilisées sur le long terme en combinaison avec le GNSS différentiel au sol et d'autres technologies avancées (47 % des réponses).

74. D'après les réponses, les récepteurs GNSS fournissant un mode de positionnement de haute précision :

- N'avaient pas encore été installés à bord de tous les bateaux, mais leur installation était planifiée à long terme (35 % des réponses) ;
- Avaient été installés à bord des bateaux où l'équipement était requis par les conditions de navigation (18 %) ;
- N'avaient pas été installés à bord des bateaux (18 %).

Certaines réponses fournissaient des informations supplémentaires sur cette question.

75. L'opinion exprimée dans 47 % des réponses était que Internet serait de plus en plus utilisé pour améliorer l'exactitude du positionnement sur les voies de navigation intérieure, en s'appuyant sur des fournisseurs de réseau terrestre ; il ressortait de 18 % des réponses que ces systèmes ne seront utilisés que si aucune autre technologie n'est disponible.

76. Le Président a remercié les intervenants pour l'excellente qualité de leurs exposés. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre la discussion à ses futures sessions et a demandé au secrétariat d'élaborer un document de travail à cette fin.

D. Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe

77. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant l'adoption du Standard européen pour les services d'information fluviale par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en avril 2021 (ES-RIS, édition 2021/1).

78. Le Groupe de travail a pris note des informations, communiquées par le secrétariat et complétées par la Fédération de Russie, relatives à l'atelier sur l'aide à la navigation AIS (AIS AtoN)⁵ organisé le 28 avril 2021 par le Ministère fédéral allemand des transports et de l'infrastructure numérique.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/184 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/10.

79. Le Groupe de travail a pris note des travaux menés actuellement par le secrétariat en vue de l'élaboration de propositions d'amendements à la résolution n° 31, fondées sur l'analyse comparative de la directive (UE) 2017/2397 et du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), et lui a demandé d'élaborer une version définitive du texte pour examen à sa soixantième session.

80. Le Président a noté que, outre les dispositions de la Directive (UE) 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et de l'ES-QIN, les normes relatives à la formation de base en matière de sécurité pour les matelots de pont adoptées par le CESNI devraient être prises en compte dans la révision de la résolution n° 31.

⁵ Aide à la navigation.

81. Le Groupe de travail a décidé d'organiser une table ronde sur cette question à sa soixantième session et a demandé au secrétariat d'envoyer des invitations à la Commission européenne, au CESNI et aux autres parties intéressées.

VIII. Glossaire du transport par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/2020/14, ECE/TRANS/SC.3/2020/15,
ECE/TRANS/SC.3/2020/16
et document informel SC.3/WP.3 n° 18 (2021).

82. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés dans l'élaboration du glossaire du transport par voie navigable. Pour faire suite à la proposition de la Croatie (document informel SC.3/WP.3 n° 18 (2021)), il a demandé au secrétariat d'inclure dans le projet la définition de l'expression « lieu d'amarrage public » :

Lieu d'amarrage public : Lieu aménagé et équipé situé sur la voie navigable, le long de la rive ou à côté d'un objet flottant, qui permet aux bateaux de rester en dehors du chenal pour se conformer aux règles relatives aux temps de repos des membres de l'équipage, s'arrêter en cas d'urgence ou d'accident, effectuer de petites opérations de réparation ou procéder à un changement d'équipage.

IX. Statistiques des transports par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)

Document : Document informel SC.3/WP.3 n° 7 (2021).

83. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. A. Blackburn, secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), sur les progrès réalisés au sujet de la proposition de recensement des voies navigables E. Il a rappelé les débats tenus par le SC.3 et le WP.6 sur la cartographie des volumes de marchandises acheminés par le réseau de voies navigables E et a exposé les possibilités de visualisation existantes fondées sur les données d'Eurostat pour les voies navigables intérieures et certains itinéraires fluvio-maritimes. La cartographie des lignes origine-destination par rapport au réseau réel était en cours, sur la base des données du Livre Bleu. Les résultats pourront être encore améliorés et publiés dans un document informel, en fonction des réponses données par les États membres concernant la poursuite des travaux sur cette proposition dans la perspective de la soixante-quatrième session du SC.3. À cette fin, les États membres ont été invités à répondre aux questions suivantes :

- L'application allemande Travis a-t-elle été développée avec un logiciel libre ?
- Existe-t-il dans les pays qui ne communiquent pas leurs données à Eurostat un ensemble de données simples qui pourrait être utilisé pour les essais ?
- Sur quoi devraient porter les travaux futurs ?

84. La Roumanie a indiqué que la source des données concernant les voies navigables roumaines était Eurostat et a proposé d'analyser les volumes de trafic en combinaison avec des données industrielles et économiques.

85. Le Groupe de travail a remercié M. Blackburn pour son exposé et a demandé au secrétariat de poursuivre ces travaux.

X. Navigation de plaisance (point 9 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4.

86. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant : a) le spécimen du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance transmis par l'Ukraine ; et b) la base de données en ligne actualisée des spécimens de certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance gérée par la CEE.

87. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat de prendre contact avec la Pologne afin de vérifier les informations relatives à la délivrance de certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance par la Pologne figurant à l'annexe IV de la résolution n° 40 et d'élaborer un amendement, le cas échéant.

88. Le Groupe de travail a noté que la prochaine réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance avait été reportée et se tiendrait fin août – début septembre 2021.

XI. Thème général de la soixantième session du Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour)

89. Le Groupe de travail a décidé que le thème de sa soixantième session serait la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

A. Élection du Bureau pour les soixantième et soixante et unième sessions du Groupe de travail

90. Comme proposé par la Roumanie avec l'appui du Bélarus, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, M. I. Ignatov (Bulgarie) a été réélu Président pour les soixantième et soixante et unième sessions du Groupe de travail.

91. Comme proposé par la Fédération de Russie, M. A. Afanasiev (Bélarus) a été réélu Vice-Président pour les soixantième et soixante et unième sessions du Groupe de travail.

B. Onzième séminaire international sur la facilitation du commerce et des transports : « Digital Transformation of Multimodal Transport Using the UN/CEFACT Reference Data Model » (Transformation numérique du transport multimodal à l'aide du modèle de données de référence du CEFACT-ONU) (26-28 mai 2021, Odessa (Ukraine))

92. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet du séminaire sur la transformation numérique du transport multimodal à l'aide du modèle de données de référence du CEFACT-ONU.

XIII. Adoption de l'ordre du jour (point 12 de l'ordre du jour)

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

94. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions formelles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises au cours de la session ont été diffusées auprès de toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation par procédure tacite dans un délai de soixante-douze heures par les délégations ayant pris part à la session. La procédure d'approbation tacite a été clôturée le jeudi 1^{er} juillet 2021 à 18 heures (heure d'Europe centrale) et aucune objection n'a été soulevée. Les décisions prises à cette réunion sont donc considérées comme adoptées. Des informations relatives à la procédure d'approbation tacite sont affichées sur le site Web de la CEE à l'adresse <https://unece.org/silence-procedure>.

Annexe

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa session extraordinaire sur le Code européen des voies de navigation intérieure (22 juin 2021)

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 session extraordinaire sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) le 22 juin 2021 à Genève. La réunion hybride s'est tenue avec une participation en personne au Palais des Nations à Genève et une participation virtuelle sur la plateforme Webex, en anglais uniquement, sans interprétation officielle.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Roumanie, Slovaquie, Tchéquie et Ukraine.
3. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après étaient également présents : Commission de la Moselle et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). Des délégations du Conseil maritime international et de la mer Baltique (BIMCO), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et de l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU) ont aussi participé à la réunion.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session et a souligné l'importance de cette réunion pour la mise au point définitive du projet de sixième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 45 et 46), M. I. Ignatov (Bulgarie) a présidé la session extraordinaire du Groupe de travail et M. A. Afanasiev (Bélarus) en a été le Vice-Président.

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

Document : Document informel SC.3/WP.3 n° 12 (2021).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour sur la base du document contenant l'ordre du jour provisoire (document informel SC.3/WP.3 n° 12 (2021)).
7. Il a été convenu que seules les principales décisions figureraient dans le projet de rapport qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et distribué après la session.

III. Élaboration de la sixième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (point 2 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115 et Add.1 à 4, ECE/TRANS/SC.3/2020/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14 et document informel SC.3/WP.3 n° 11 (2021).

8. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les résultats de la trente-septième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue virtuellement le 13 avril 2021 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14, annexe II). La Fédération de Russie a souligné l'importance des travaux du Groupe d'experts du CEVNI pour

l'élaboration du projet de sixième révision du Code, a rappelé les principales modifications apportées au projet et a encouragé les participants à en établir une version définitive en vue d'une adoption préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-neuvième session.

9. Le Groupe de travail a examiné en détail les versions anglaise, française et russe du projet de sixième révision du CEVNI (document informel SC.3/WP.3 n° 11 (2021)), sur la base de la présentation du secrétariat, qui comprenait :

- Les amendements proposés par le Groupe d'experts du CEVNI à ses trente-sixième et trente-septième réunions (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/14) ;
- Des modifications d'ordre rédactionnel au texte français sur la base du Règlement de police pour la navigation du Rhin ;
- Des modifications d'ordre rédactionnel au texte russe sur la base des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et des règles de navigation des États membres ;
- Des modifications d'ordre rédactionnelles proposées par la Commission du Danube ;
- Des modifications visant à mieux aligner les trois versions linguistiques du CEVNI et d'autres modifications d'ordre rédactionnel proposées par le secrétariat.

10. Le Bélarus, la Bulgarie, la Fédération de Russie, l'Ukraine, la Commission de la Moselle et la Commission de la Save ont participé à la discussion. Le SC.3/WP.3 a approuvé les modifications proposées par le Groupe d'experts du CEVNI à sa trente-septième réunion et les propositions faites pendant la session, en particulier :

- Paragraphe 1 de l'article 1, *remplacer* un exemplaire mis à jour du règlement de navigation *par* un exemplaire du règlement de navigation en vigueur ;
- Paragraphes 2 et 3 de l'article 3.14, dernière phrase, *après* à l'arrière du bateau/la poupe, *ajouter* avec le cône inférieur étant placé.

11. Le Groupe de travail n'a pas accepté les modifications proposées suivantes (document informel SC.3/WP.3 n° 11 (2021)) :

- Mise en majuscules du titre « Certificat de bateau » (version russe uniquement) ;
- Propositions d'amendements à l'article 6.35 – titre et paragraphe 1 (version russe uniquement) ;
- Modifications de l'expression « eau huileuse » dans l'article 10.01, alinéas e) et g) (version russe uniquement).

12. Le Groupe de travail a pris note des observations formulées par les délégations au sujet du paragraphe 2 de l'article 1.22, du paragraphe 4 de l'article 3.25 et du paragraphe 1 e) de l'article 8.02 (suppression de l'obligation de notification pour les bateaux d'excursions journalières). Le secrétariat a été prié d'élaborer, en coopération avec les États membres, des propositions d'amendements à examiner à la cinquante-neuvième session du Groupe de travail.

13. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de l'Autriche visant à inclure à l'article 10.06 et dans une nouvelle annexe (annexe 12) de la sixième révision du CEVNI des dispositions relatives au carnet de contrôle des eaux usées, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3. Il a été demandé au secrétariat de fournir des éclaircissements pour la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3.

14. Le Groupe de travail a pris note des propositions de l'Ukraine visant à : a) vérifier la définition du terme « bateau à voile » dans la définition 9 de la partie I de l'article 1.01 ; b) préciser le terme « bâtiments d'un trop grand tirant d'eau » au paragraphe 2 de l'article 1.22 ; c) vérifier le titre de l'article 3.25 en ce qui concerne la signalisation des bateaux coulés (version russe uniquement) ; et d) modifier le titre de l'article 6.35 afin d'introduire un terme général pour désigner un engin sportif tracté et réviser l'article pour qu'il s'applique à d'autres types d'équipement sportif. La Fédération de Russie a formulé des observations sur les propositions des points b), c) et d) ci-dessus. Le SC.3/WP.3 a décidé

qu'il reprendrait l'examen des propositions une fois que la sixième révision du CEVNI aura été adoptée.

15. Le Groupe de travail a estimé que le projet était prêt à faire l'objet d'une approbation préliminaire à sa cinquante-neuvième session, sous réserve des modifications acceptées.

16. Le Président a remercié le Groupe d'experts du CEVNI pour son excellent travail.

IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)

17. Aucune proposition n'a été soumise au titre de ce point de l'ordre du jour.

V. Établissement de la liste des décisions (point 4 de l'ordre du jour)

18. Conformément à l'usage et à la décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/156, par. 6), le Groupe de travail a établi la liste des décisions prises à sa session extraordinaire.
