



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure****Soixante-deuxième session**

Genève, 15-17 février 2023

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure
et transports maritimes intelligents****Évolutions récentes du cadre réglementaire de la navigation
automatisée****Note du secrétariat*****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2023, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6).
2. Dans le prolongement de la décision prise par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixante-sixième session (ECE/TRANS/SC.3/217, par. 66), le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) souhaitera peut-être entamer l'examen des dispositions relatives à la navigation automatisée sur les voies navigables intérieures et donner des instructions au secrétariat.

II. Aperçu du cadre réglementaire**A. Définition internationale des niveaux d'automatisation
en navigation intérieure établie par la Commission centrale
pour la navigation du Rhin**

3. À sa session plénière de décembre 2018, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a adopté la résolution 2018-II-16, qui contient la première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure (reproduite dans le

* Le présent document a été soumis après la date prévue afin que l'information la plus récente puisse y figurer.



document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20). À sa session plénière de l'automne 2020, la CCNR a décidé de proroger la durée de validité de la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure jusqu'au 31 décembre 2022¹.

4. En 2022, la CCNR a publié l'édition 2022 de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure², à partir de l'expérience acquise dans le cadre de divers projets de recherche-développement et projets pilotes. Le nombre de niveaux d'automatisation est resté inchangé, et quelques ajustements mineurs ont été apportés. L'édition 2022 contient également des définitions préliminaires des termes relatifs à la navigation automatisée. Elle s'accompagne d'une note explicative dans laquelle figurent des informations supplémentaires relatives à la définition internationale des niveaux d'automatisation.

B. Réglementation relative à la navigation automatisée et projets pilotes

a) Secteur maritime

5. En mai 2021, le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) a approuvé les résultats de l'exercice de définition réglementaire pour l'exploitation des navires de surface autonomes, qui visait à évaluer l'incidence que l'exploitation de ces navires pourrait avoir sur l'actuel cadre réglementaire qui relève de la compétence du Comité³. En avril 2022, le Comité a entrepris l'élaboration d'un instrument axé sur des objectifs qui régirait l'exploitation des navires de surface autonomes et approuvé une feuille de route contenant un plan de travail pour l'élaboration des instruments de l'OMI applicables à ces navires. Il est prévu d'établir un code obligatoire applicable aux navires de surface autonomes, qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2028.

6. Le Comité VTS, chargé des services de trafic maritime, de l'Association internationale de signalisation maritime est en train d'élaborer des directives sur l'incidence que peuvent avoir les navires de surface autonomes du point de vue des services de trafic maritime et, en particulier, un document présentant des études de cas. Il a été déterminé que les études de cas constituaient un instrument utile pour l'élaboration du document de travail qui devrait aider le Comité à aboutir à une interprétation commune de la définition des navires de surface autonomes et de leur incidence sur la prestation des services de trafic maritime⁴.

7. Exemples de directives et de règlements nationaux et internationaux relatifs aux navires automatisés :

- Directive « Operational Guidelines for Safe, Secure and Sustainable Trials of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) » (directives opérationnelles relatives à la sûreté, la sécurité et la durabilité des essais sur les navires de surface autonomes), version 1, publiée par l'Union européenne en octobre 2020⁵ ;
- Circulaire RSV 12-2020 de l'Autorité maritime norvégienne, dans laquelle sont décrits les documents requis et les principes appliqués dans le traitement administratif des navires censés être autonomes ou entièrement ou partiellement télécommandés ;
- Sixième version du « MASS UK Industry Conduct Principles and Code of Practice » (principes de conduite et code de pratique du secteur des navires autonomes du Royaume-Uni), publiée en novembre 2022 ;
- Dispositions relatives à la navigation autonome, élaborées par les sociétés de classification⁶.

¹ https://www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/Resolution2020-II-20_fr.pdf

² https://www.ccr-zkr.org/files/documents/AutomatisationNav/DefinitionAutomatisation_fr.pdf.

³ MSC.1/Circ.1638 (3 juin 2021).

⁴ <https://academy.iala-aism.org/technical/mass>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-11/guidelines_for_safe_mass.pdf.

⁶ https://erules.veristar.com/dy/data/bv/pdf/641-NI_2019-10.pdf.

b) Secteur de la navigation intérieure

8. Afin de permettre la réalisation d'un projet pilote de navigation automatisée sur le Rhin nécessitant une dérogation temporaire à un ou plusieurs règlements de la CCNR, la CCNR a élaboré a) une procédure d'autorisation d'un projet pilote de navigation automatisée sur le Rhin et b) une demande d'autorisation pour un projet pilote à déroger à un ou plusieurs règlements de la CCNR. Elle tient à jour la liste des autorités compétentes pour réceptionner une demande d'autorisation d'un projet pilote en navigation automatisée nécessitant une dérogation aux règlements de la CCNR, qui peut être consultée sur son site Web. Elle tient également à jour un inventaire des projets pilotes et de recherche internationaux et nationaux dans le domaine de l'automatisation de la navigation intérieure, comprenant l'évaluation du niveau d'automatisation.

C. Règle de navigation

9. À la soixante-troisième session du SC.3, la Belgique a présenté le document ECE/TRANS/SC.3/2019/13, relatif à l'harmonisation du cadre juridique et des domaines d'action en vue de favoriser les innovations dans la navigation intérieure. En particulier, ce document contient une liste des dispositions du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) qu'il est proposé d'évaluer afin de déterminer les insuffisances, les difficultés et les goulets d'étranglement qui entravent le développement de la navigation automatisée.

10. À sa session de l'automne 2022, la CCNR a adopté la résolution 2022-II-12, en application de laquelle un nouvel article 1.26 est ajouté au Règlement de police pour la navigation du Rhin concernant les dérogations pour des bâtiments navigant de manière automatisée. Cet article entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2023⁷. À sa trente-huitième réunion, tenue le 13 février 2023, le Groupe d'experts du CEVNI a approuvé la proposition d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine réunion un point relatif à la navigation automatisée en vue d'élaborer une proposition d'amendement au CEVNI.

11. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être a) poursuivre l'examen des insuffisances et des goulets d'étranglement répertoriés dans le CEVNI qui entravent le développement de la navigation automatisée, sur la base de la proposition de la Belgique, et b) fournir des instructions au Groupe d'experts du CEVNI pour la suite des travaux dans ce domaine.

⁷ Un document de travail sera établi par le secrétariat pour la soixante-troisième session du SC.3/WP.3.