



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-quatrième session
Genève, 13-15 février 2019

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa cinquante-quatrième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5-6	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	7	3
IV. Résultats de la soixante-deuxième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour).....	8	4
V. 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 4 de l'ordre du jour).....	9-38	4
A. Atelier sur les normes relatives à la formation et les exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.....	9-36	4
B. Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (résolution n° 31 révisée)	37-38	11
VI. Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure » (point 5 de l'ordre du jour)	39-42	11
VII. Infrastructure des voies navigables (point 6 de l'ordre du jour).....	43-51	12
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	43-44	12



	B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)	45–50	12
	C. Carte du réseau européen des voies navigables (résolution n° 30).....	51	13
VIII.	Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)	52–68	14
	A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5).....	52–58	14
	B. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21 révisée)	59–60	15
	C. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	61–68	15
IX.	Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et transports maritimes intelligents (point 8 de l'ordre du jour)	69–73	16
X.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)	74–83	17
	A. Résultats de la semaine consacrée aux services d'information fluviale (RIS) (3-7 décembre 2018, Vienne).....	74	17
	B. Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 3).....	75–79	18
	C. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour les services d'information fluviale	80–82	19
	D. Conférence sur les services d'information du Danube	83	19
XI.	Termes et définitions se rapportant au transport par voie navigable (point 10 de l'ordre du jour).....	84–86	19
XII.	Statistiques des transports par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour)	87–91	20
XIII.	Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour).....	92–96	21
	A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4).....	92–93	21
	B. Questionnaire sur l'éducation et la formation des conducteurs de bateaux de plaisance.....	94–95	21
	C. Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52, révision 2) ...	96	21
XIV.	Thème général de la cinquante-cinquième session du Groupe de travail (point 13 de l'ordre du jour).....	97	22
XV.	Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour)	98–01	22
	A. Établissement d'un rapport sur l'évolution de la navigation fluvio-maritime en Europe	98	22
	B. Enquête sur l'évaluation d'impact relative aux possibilités d'action en ce qui concerne les outils numériques pour le transport par voie navigable	99	22
	C. Résultats de la table ronde sur le thème de la mobilité sur le Danube (18 décembre 2018, Kiev)	100	22
	D. Plateforme européenne du transport par voies navigables	101	23
XVI.	Adoption du rapport (point 15 de l'ordre du jour).....	102	23

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-quatrième session du 13 au 15 février 2019, à Genève.
2. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie, Pologne, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. L'Union européenne était représentée. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et Commission du Danube (CD). Des délégations de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT), de la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI), de la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT), de l'Organisation internationale du Travail (OIT), de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU) et de l'Université maritime mondiale (UMM) étaient présentes. Des délégations de l'Académie maritime de Harlingen, du Groupe international d'experts de l'ECDIS intérieur¹, de l'Inland Waterway Transport Educational Network (réseau EDINNA), de Port of Hamburg Marketing, du Syndicat des gens de mer de la Fédération de Russie, de l'Université d'État de la navigation maritime et intérieure Amiral Makarov et de l'Université maritime de Szczecin étaient présentes à l'invitation du secrétariat.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique au sein de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants, a souligné les principaux points de la quatre-vingt-unième session du Comité des transports intérieurs (CTI), qui se tiendrait du 19 au 22 février 2019, en particulier l'adoption de la nouvelle stratégie et le rôle du transport par voie navigable dans ce contexte, et a souhaité aux participants de réaliser des travaux fructueux.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/107 et document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2019).

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, sous réserve de modifications proposées en cours de session. Le point 15 de l'ordre du jour, « Questions diverses », a été complété par les alinéas suivants : a) Établissement d'un rapport sur l'évolution de la navigation fluviomaritime en Europe ; b) Enquête sur l'évaluation d'impact relative aux possibilités d'action en ce qui concerne les outils numériques pour le transport par voie navigable ; c) Résultats de la table ronde sur le thème de la mobilité sur le Danube (18 décembre 2018, Kiev) ; d) Plateforme européenne du transport par voies navigables. L'ordre du jour a été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 1 (2019) afin de prendre en compte les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2 à 11.
6. 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 diffusé après la session.

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

7. Sur proposition de la Belgique, appuyée par le Bélarus, M. I. Ignatov (Bulgarie) a été réélu Président pour la session en cours et la cinquante-cinquième session du Groupe de travail.

¹ Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure.

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

Document : ECE/TRANS/SC.3/207.

8. Le Groupe de travail a pris note des principales décisions prises par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa soixante-deuxième session (3-5 octobre 2018), et notamment de l'adoption des documents ci-après : a) l'additif 1 à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu ») ; b) le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI), en tant que résolution n° 90 ; c) l'amendement n° 2 au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ; d) la révision 2 de la résolution n° 61, en tant que résolution n° 91 ; e) la révision 2 de la résolution n° 52, en tant que résolution n° 92.

V. 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 4 de l'ordre du jour)

A. Atelier sur les normes relatives à la formation et les exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure

9. Un atelier sur les normes relatives à la formation et les exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure a été organisé conjointement par le réseau EDINNA et la CEE le 13 février 2019. Les discussions ont porté sur la situation actuelle des professionnels de la navigation intérieure, sur le cadre législatif et les normes applicables aux travailleurs ainsi que les difficultés rencontrées par ces derniers, sur les programmes et les outils de formation théorique et pratique et sur des questions connexes. Deux groupes de discussion et une table ronde ont été animés par M. A. Mintjes (réseau EDINNA), qui a également prononcé le discours liminaire, lequel a porté sur les origines et la mission du réseau EDINNA, les activités qu'il menait dans le domaine des normes de formation et de certification en navigation intérieure et les difficultés que rencontraient ses membres. Tous les exposés et les enregistrements vidéo peuvent être consultés à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2019.html (onglet « Workshop »).

10. Le premier groupe de discussion, sur le thème des qualifications professionnelles dans le secteur du transport par voie navigable, s'est réuni dans la matinée. Les principaux intervenants ont été M^{me} C. Rousseau (Commission européenne), M. J. Rusche (CCNR), M. Y. Sukhorukov (FIOT, Syndicat des gens de mer de la Fédération de Russie), M. T. Fonseca (UMM) et M. I. Matics (Commission du Danube).

11. M^{me} Rousseau a présenté un aperçu de la directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure² et d'autres faits nouveaux récents concernant les qualifications professionnelles au niveau de l'Union européenne. Elle a souligné les principaux aspects de la directive et les questions connexes, à savoir : a) le champ d'application ; b) l'approche axée sur les compétences ; c) les critères applicables à certains tronçons de voies navigables ; d) les actes délégués et d'exécution ; e) les normes techniques du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) qui viendront compléter la directive ; f) l'approbation des modèles de certificats de qualification, de livrets de service, de livres de bord et de certificats d'examen pratique ; g) les bases de données connexes qui seront tenues à jour par la Commission européenne.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L2397&from=fr>.

Les étapes suivantes seraient l'adoption d'actes délégués et d'exécution d'ici à janvier 2020 et la transposition de la directive dans le droit national d'ici à janvier 2022. Le Groupe d'experts des questions sociales dans le domaine de la navigation intérieure, qui avait été créé en 2017, œuvrait actuellement à l'élaboration de l'acte délégué pour la base de données visée dans la directive et travaillait sur l'initiative relative aux outils électroniques. En conclusion, M^{me} Rousseau a insisté sur l'importance de la coopération avec la CCNR et de la participation d'autres commissions fluviales et d'autres parties prenantes à ces travaux, et a fait observer que les normes techniques étaient à la disposition des organisations internationales et des autres parties intéressées.

12. M. Rusche a poursuivi en donnant des informations d'ordre général sur le CESNI. Il a également fourni des précisions concernant les tâches du Groupe de travail du CESNI sur les qualifications professionnelles, qui comprennent notamment la mise à jour du cadre juridique pour les compétences professionnelles en navigation intérieure, l'application de l'approche fondée sur les compétences et l'élaboration de normes techniques qui devraient être applicables sur toutes les voies navigables de l'Union européenne et sur le Rhin et auxquelles les autres pays ou organisations internationales pourraient se référer. Le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN)³, adopté par le CESNI en 2018, comprenait : a) des standards pour les compétences accompagnés d'une liste détaillée des connaissances et des aptitudes ; b) des standards pour les examens pratiques ; c) des standards pour les simulateurs ; d) des standards pour l'aptitude médicale. Le Groupe de travail s'employait actuellement à mettre au point des modèles uniformes pour les certificats de qualification, les registres de service et les livres de bord. Le programme de travail du CESNI pour la période 2019-2021 prévoyait l'achèvement et la mise à jour de l'ES-QIN, l'accompagnement efficace de l'application de l'approche fondée sur les compétences et le lancement des travaux relatifs aux exigences en matière d'équipage, sur la base des conclusions de l'étude intitulée « Towards A Sustainable Crewing System » (TASCS, Vers un système de service de bord durable). M. Rusche a invité toutes les parties prenantes à prendre part à ces activités.

13. Un débat a ensuite eu lieu sur les questions suivantes : a) la terminologie de la mise en œuvre de la réglementation ; b) l'accès à l'information et la protection des données ; c) la facilitation de la communication à bord des bateaux ; d) les exigences relatives aux qualifications des capitaines et des membres d'équipage des bateaux de navigation fluviomaritime. L'Allemagne, la Fédération de Russie, l'Ukraine, la Commission européenne, la CCNR et l'ERSTU ont pris part au débat. L'Allemagne a fait observer que l'introduction des normes du CESNI permettrait de simplifier les procédures et les réglementations. Les points suivants ont été soulevés :

- Dans le domaine des Services d'information fluviale (SIF), l'expression « application de la réglementation » (« law enforcement ») avait été remplacée par « respect de la réglementation » (« law compliance ») ;
- La disponibilité, le traitement et la protection des informations figurant sur les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord étaient dûment pris en compte dans l'architecture de la base de données de la Commission européenne sur les équipages. En complément des travaux relatifs à l'acte délégué, le Groupe d'experts des questions sociales dans le domaine de la navigation intérieure serait consulté et conseillerait la Commission dans l'élaboration des spécifications techniques de la future base de données et de ses interfaces avec les registres nationaux ;
- Les tableaux de compétences pour les conducteurs de bateau autorisés à naviguer sur les voies navigables à caractère maritime avaient été mis au point. La directive (UE) 2017/2397 visait également les navires de mer en service sur les voies navigables intérieures, autorisant les conducteurs à être munis d'un brevet d'aptitude de capitaine délivré conformément aux tableaux établis sur la base des dispositions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ;

³ www.cesni.eu.

- L'utilisation de messages normalisés permettrait de faciliter la communication. Le CESNI définirait une série de messages normalisés à utiliser aux niveaux des opérations et de la gestion, en se fondant sur les manuels et les applications existants ;
- L'emploi d'une langue commune pour les communications entre bateaux revêtait une importance particulière aux fins de la sécurité de la navigation. Bien que le réseau EDINNA ait estimé que l'anglais était la langue commune principale sur les voies de navigation intérieures, l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) n'avait toutefois pas défini de langue de prédilection à cette fin. Étant donné la grande importance que revêtait cette question pour ses États membres, les débats au sujet de la langue principale étaient en cours au sein de la Commission du Danube.

14. Les activités et les tâches de la FIOT et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) dans le domaine du transport par voies navigables intérieures ont été évoquées par M. Sukhorukov, qui a mis en avant le projet TASCs finalisé par les partenaires sociaux en 2018. Il s'agissait de mettre au point de nouvelles prescriptions concernant l'équipage des bateaux de navigation intérieure en activité sur les voies navigables européennes. Sur la base d'une évaluation des tâches, de l'emploi du temps et de la charge de travail des membres d'équipage à bord des bateaux, ainsi que du nombre d'employés qualifiés nécessaires durant la navigation, un outil avait été proposé afin de calculer le temps requis pour la réalisation des tâches individuelles, permettant ainsi de déterminer les exigences en matière d'équipage et les qualifications requises pour une expédition donnée, en fonction des tâches à effectuer. En outre, cet outil permettrait d'évaluer l'efficacité des innovations, de l'automatisation et des changements organisationnels. Au nom du Syndicat russe des gens de mer, l'intervenant a décrit le cadre réglementaire pour les qualifications et la certification des membres d'équipage travaillant sur les voies navigables de la Fédération de Russie, en particulier la procédure de certification applicable aux membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure, qui avait été approuvée le 12 mars 2018 par le décret n° 87 du Ministère des transports de la Fédération de Russie.

15. M. Fonseca a présenté les principales conclusions de l'étude intitulée « Transport 2040: Automation, Technology, Employment – the Future of Work »⁴, publiée par l'UMM en janvier 2019. Dans cette étude, on a analysé les tendances et l'évolution du secteur des transports maritimes et fluviaux, routiers, ferroviaires et aériens jusqu'en 2040, en mettant particulièrement l'accent sur les emplois, ce qui a permis de formuler des prévisions concernant le développement de l'automatisation et les répercussions sur la demande de main-d'œuvre, les changements relatifs aux volumes transportés et le transfert modal entre les différents modes de transport. L'analyse s'est appuyée sur les quatre considérations suivantes : a) l'automatisation ; b) les nouvelles interfaces ; c) les changements en matière de maintenance ; et d) les nouveaux services créés grâce aux nouvelles technologies. On s'est également intéressé dans l'étude aux profils des pays afin d'évaluer leur aptitude technologique et on a procédé à des études de cas sur des technologies de transport. Les prévisions qui ont été faites concernent les éléments suivants :

- Le transfert modal de la route vers la navigation intérieure en Europe et en Asie ;
- L'introduction progressive de l'automatisation et des technologies en fonction des avantages économiques, des tendances démographiques et des facteurs de sécurité ;
- L'augmentation de la demande de services de transport, résultant de la croissance continue des échanges commerciaux ;
- La demande de nouveaux types d'emplois, découlant de l'automatisation et de l'évolution de la main-d'œuvre, qui touchera principalement les emplois peu ou moyennement qualifiés, tandis que le personnel qualifié sera toujours indispensable ;
- L'influence du contexte local sur l'automatisation et la technologie.

⁴ https://commons.wmu.se/lib_reports/58.

16. M. Matics a exposé la situation concernant la reconnaissance des certificats et les prescriptions en matière de formation sur le Danube, faisant observer que : a) depuis les années 2000, les certificats de conducteur de bateau et les livrets de service étaient mutuellement reconnus sur le Rhin et sur le Danube en vertu de divers accords bilatéraux et multilatéraux ; et b) la plupart des pays danubiens appliquaient le système d'enseignement supérieur et universitaire pour la navigation intérieure, mais qu'il était devenu difficile d'organiser des examens pratiques à bord des convois. La Commission du Danube travaillait à l'élaboration d'un questionnaire concernant les langues communes à utiliser sur le Danube, qui serait disponible sur son site Web. Étant donné que les travaux concernant l'application de la directive (UE) 2017/2397 devaient s'achever en avril 2019, la Commission du Danube devait trouver une solution appropriée pour ses pays membres ne faisant pas partie de l'Union européenne.

17. Le second groupe de discussion, chargé d'examiner les approches, les méthodes et les outils actuels pour la formation dans le domaine de la navigation intérieure, s'est réuni l'après-midi. Les principaux intervenants ont été M. I. Gladkykh (Académie maritime d'Odessa, Ukraine), M. J. Boll (Académie maritime de Harlingen, Pays-Bas), M^{me} E. Lavrenteva (Université d'État de la navigation maritime et intérieure Amiral Makarov, Fédération de Russie) et M^{me} M. Małyszko (Université maritime de Szczecin, Pologne). L'exposé de M^{me} D. Munteanu, du centre de formation maritime roumain CERONAV, a été présenté par l'animateur.

18. M. Gladkykh a présenté les travaux sur les normes relatives aux compétences professionnelles et à la formation des agents des SIF actuellement menés par l'Académie maritime d'Odessa. Il a expliqué que l'objectif était d'élaborer une norme internationale harmonisée et qu'en l'absence d'une telle norme la directive (UE) 2017/2397 était utilisée. La norme à l'étude mettait l'accent sur les modes de gouverne dynamique, à distance et automatique et portait sur les fonctions et les responsabilités des agents des SIF dans des situations susceptibles de se produire pendant les expéditions. Le certificat s'obtiendrait après avoir suivi un cours théorique sur des sujets généraux et particuliers, suivi d'une formation pratique. Des cours de spécialisation et de recyclage seraient également proposés. Les prochaines étapes comprendraient l'intégration de la norme dans les certifications existantes et l'élaboration d'un système commun de recrutement du personnel. L'Académie avait déjà mis au point des cours types, portant sur les cartes électroniques pour la navigation intérieure, la navigation sur les eaux intérieures et l'utilisation du guichet unique dans le transport multimodal, qui pourraient être mis à la disposition des membres du Groupe de travail sur demande. Toutes les parties intéressées ont été invitées à coopérer.

19. La CCNR a souligné la pertinence de ces travaux pour les activités du CESNI et de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) en matière de formation théorique et pratique des agents des SIF, et a ajouté qu'elle souhaiterait en connaître les résultats aux prochaines sessions. Elle a fait observer que les normes relatives aux compétences devraient être souples pour pouvoir s'adapter aux nouveaux développements techniques.

20. L'exposé de M. Boll a été consacré à l'utilisation de simulateurs de navigation intérieure par l'Académie maritime de Harlingen. M. Boll a présenté les principales caractéristiques et les principes de fonctionnement des simulateurs ainsi que les groupes cibles. Ces simulateurs comprenaient essentiellement des modèles dynamiques, visuels et acoustiques et une maquette comportant les équipements du poste de pilotage ainsi qu'un poste fonctionnel pour l'instructeur. La première étape de l'élaboration de la base réglementaire avait été l'établissement du document de la CCNR sur les simulateurs de conduite en navigation intérieure, en 2013. En 2017, les travaux d'élaboration avaient été guidés par le CESNI et avaient débouché sur un ensemble de normes pour les simulateurs de conduite de bateaux et les simulateurs de radar, ainsi que sur une procédure d'homologation des simulateurs employés pour les examens, qui avaient été intégrés à l'édition 2018 de la norme ES-QIN. L'utilisation des simulateurs avait également été étendue à l'examen pratique pour les conducteurs de bateau aux Pays-Bas (ce que d'autres commissions européennes d'examen des qualifications professionnelles avaient été invitées à reproduire) et aux outils de vérification des infrastructures pour les autorités des voies navigables. Ce dernier cas d'application a été illustré dans une vidéo.

21. La discussion qui a suivi a porté sur la pratique et l'expérience de l'Académie concernant la motivation des jeunes étudiants et des étudiantes, l'utilisation des simulateurs de l'ECDIS Intérieur, les aspects relatifs au passage du simulateur aux vrais bateaux, les diplômes et les qualifications des diplômés. La Belgique, l'Allemagne, l'ERSTU, l'OIT et la FIOT ont pris part aux débats. L'animateur a indiqué que le pourcentage de femmes étudiant à l'Académie maritime de Harlingen représentait entre 5 à 15 % et 25 % du nombre total d'étudiants pour les programmes de licence. L'OIT a informé les participants de la réunion sectorielle sur le recrutement et la rétention des gens de mer et la promotion des possibilités pour les femmes marins qui se tiendrait du 25 février au 1^{er} mars à Genève, et a fait observer que ses résultats pourraient également être pertinents pour le secteur des transports par voie navigable.

22. L'exposé de M^{me} Lavrenteva a porté sur l'intégration des normes de formation théorique et pratique des membres d'équipage et des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en Fédération de Russie. M^{me} Lavrenteva a commencé par évoquer le rôle des unités fédérales d'enseignement méthodique et a souligné que les difficultés rencontrées dans le secteur et les activités actuellement proposées par l'État, les entreprises et le secteur de l'éducation ne pouvaient être prises en compte qu'au moyen d'un cadre méthodologique flexible et actualisé, fondé sur une approche intégrée et reposant sur des normes professionnelles pour la formation théorique et pratique. Les principes fondamentaux du système de formation théorique et pratique étaient les suivants : a) les prescriptions internationales et la législation nationale en tant que base ; b) l'application des normes communes de l'enseignement public ; c) les niveaux d'enseignement professionnel, supérieur et postuniversitaire ; d) un réseau de centres de formation universitaire équipés de simulateurs couvrant l'ensemble du pays. Le système de certification répondait aux prescriptions de l'OMI, ce qui permettait d'assurer la cohérence au sein de la sphère éducative et l'intégration des systèmes d'enseignement pour les gens de mer et les équipages de navigation intérieure, de sorte que ceux-ci soient reconnus tant dans les eaux intérieures que sur le marché international. Les prescriptions de la Convention STCW avaient été intégrées dans les normes d'enseignement à l'intention des gens de mer, tandis que les programmes de formation à la navigation intérieure avaient été fondés sur des dispositions adaptées de la STCW et des lois nationales. Enfin, M^{me} Lavrenteva a noté qu'il était souhaitable d'harmoniser les méthodes de formation des équipages de navigation intérieure utilisées par la CEE et l'OMI, et s'est déclarée prête à coopérer à cette fin, dans le cadre du CTI.

23. M^{me} Małyszko a attiré l'attention sur les activités relatives aux méthodes d'enseignement numériques dans les domaines de la navigation maritime et de la navigation intérieure menées par l'Université maritime de Szczecin. Elle a commencé par donner un aperçu général de l'Université, puis elle a fait part de l'expérience acquise dans l'utilisation de simulateurs et d'autres outils numériques dans le cadre du système éducatif et a parlé des avantages en découlant. L'Université veillait à utiliser les simulateurs de manière efficace en actualisant et en harmonisant les programmes de formation, les fonctions appropriées et les performances du matériel, ainsi que les exigences pour les instructeurs et les opérateurs des simulateurs. Elle bénéficiait d'installations d'enseignement appropriées, telles que des laboratoires, des simulateurs et un bateau pour l'entraînement et la recherche. Les simulateurs pouvaient également être utilisés dans le cadre de la formation tout au long de la vie et pour l'évaluation des connaissances. L'intervenante a décrit deux principaux types de simulateurs : les simulateurs de missions complètes et les simulateurs limités à des types d'appareils spécifiques, en prenant l'exemple du simulateur d'ECDIS. Elle a présenté les projets suivants de l'Université, portant sur différents domaines, en s'appuyant sur des vidéos : a) mise au point d'un simulateur de missions complètes pour la navigation intérieure ; b) ouverture d'un laboratoire consacré aux ECDIS et équipé de plusieurs simulateurs ad hoc ; c) ouverture d'un laboratoire pour la navigation virtuelle et à réalité augmentée, équipé de technologies innovantes ; d) mise au point d'un véhicule télécommandé open-source (OpenROV) pour les inspections sous-marines ; e) exécution du projet « New Horizons », visant à améliorer les compétences du personnel et des étudiants. S'agissant de l'avenir, il était notamment prévu de mettre sur pied un cours de formation à la navigation intérieure, de progresser sur la voie de la numérisation et d'améliorer les méthodes et les outils pédagogiques.

24. L'animateur a cité plusieurs autres exemples d'utilisation de la réalité virtuelle aux fins de la formation. Des questions et un débat ont suivi, et les points suivants ont été relevés :

a) L'OIT a souligné l'importance de l'apprentissage tout au long de la vie et, dans ce contexte, a mentionné le rapport intitulé « Travailler pour bâtir un avenir meilleur » de la Commission mondiale sur l'avenir du travail, publié dans le cadre de la commémoration du centenaire de l'OIT⁵ ;

b) La CCNR et l'animateur ont insisté sur la nécessité d'appliquer de manière plus large le principe de « formation des formateurs » dans le secteur de la navigation intérieure, sur la base des expériences communiquées par les intervenants, et ont également fait référence aux cours dispensés par le CERONAV ;

c) À la suite d'une question posée par l'ERSTU, la coopération entre l'Université maritime de Szczecin, d'autres académies de navigation maritime et intérieure et les écoles secondaires de Pologne a été mise en évidence.

25. L'exposé du CERONAV a essentiellement porté sur la mise en œuvre de la directive (UE) 2017/2397, les principaux résultats du projet Danube SKILLS mené dans le cadre du Programme transnational Interreg Danube par le consortium dirigé par le CERONAV, les activités du CESNI, les objectifs et les travaux du centre de formation et les plans futurs. Les principaux résultats obtenus dans le cadre du projet Danube SKILLS étaient les suivants : a) l'organisation d'ateliers de consultation publique dans huit pays riverains du Danube ; b) la tenue de sessions de formation de formateurs sous la forme de deux cours modèles transnationaux portant sur les pratiques de sécurité dans les situations d'urgence sur les bateaux en service (Constanta (Roumanie), février 2018), complétés par une vidéo, et sur la gestion des ressources humaines et la responsabilité sociale à bord des bateaux (Bratislava, septembre 2018) ; c) la définition d'une stratégie d'appui à la formation nautique. Le CERONAV prenait actuellement part aux activités menées dans le cadre du CESNI, du réseau EDINNA, du Groupe d'experts des questions sociales dans le domaine de la navigation intérieure, de la stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube et des projets de la Commission européenne pour cette même région. Les unités du CERONAV de Constanta et de Galati (Roumanie) ainsi que plusieurs exemples de simulateurs de navigation intérieure évoqués ont mis en évidence l'amélioration continue des moyens de formation. En complément de l'exposé, l'animateur a fourni des informations sur les principaux fabricants de simulateurs de navigation intérieure en Europe.

26. L'animateur a brièvement présenté les principales conclusions tirées des deux discussions en groupe. Un débat et une table ronde sur les moyens de rendre la profession plus attractive et sur le rôle de la CEE à cet égard, ainsi que sur des questions dont l'examen devait être poursuivi ont eu lieu ensuite. Les principaux sujets abordés ont été les suivants :

- La situation actuelle du personnel qualifié dans le secteur des transports par voie navigable ;
- Les qualifications et les exigences professionnelles dans les pays de la CEE ;
- Les difficultés relatives au personnel qualifié ;
- Les possibilités et les approches en matière de perfectionnement ;
- Les moyens d'attirer de nouveaux collaborateurs dans le secteur ;
- Les moyens d'accroître la mobilité des membres d'équipage en Europe ;
- Les méthodes et les programmes de formation ;
- Les simulateurs et les programmes de formation destinés aux élèves ;
- La facilitation de la communication par le recours à une langue commune ;
- Les formes de coopération.

⁵ www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/publication/wcms_662440.pdf.

27. À la lumière des réponses apportées à un questionnaire à choix multiples, les participants ont convenu de la nécessité de rendre les emplois plus attractifs, en particulier pour les jeunes spécialistes, les femmes, les spécialistes des nouvelles technologies et les personnes venant d'autres secteurs. Parmi les difficultés relatives au personnel qualifié, ils ont mentionné le manque de personnel possédant des qualifications générales ou spéciales, l'augmentation de l'âge moyen du personnel, le faible niveau des salaires et les écarts de salaire pour les membres d'équipage entre différentes régions de l'Europe.

28. La plupart des personnes ayant répondu au questionnaire avaient mentionné les raisons suivantes pour expliquer la situation actuelle :

- Des conditions de travail plus difficiles que dans d'autres secteurs ;
- L'image que donnait le secteur des transports par voie navigable ;
- Une couverture et une protection sociales insuffisantes ;
- Un manque d'harmonisation en ce qui concernait les profils, les métiers et les qualifications.

29. Il a été souligné que la situation pourrait être améliorée en accroissant l'efficacité et la compétitivité du transport par voie navigable, la visibilité du secteur et l'attrait des emplois, ainsi qu'en introduisant des technologies informatiques actuelles.

30. Les personnes ayant répondu au questionnaire étaient d'avis que la formation théorique et pratique pourrait être améliorée par une coopération à l'échelon international, une approche fondée sur les compétences et un plus grand recours aux outils de formation modernes et aux simulateurs.

31. Le Groupe de travail a estimé d'un commun accord que la CEE devrait en premier lieu :

- Harmoniser l'approche et mettre en commun les meilleures pratiques ;
- Poursuivre les efforts visant à éliminer les obstacles administratifs et réglementaires au moyen de conventions internationales et de résolutions de la CEE ;
- Faciliter la mobilité de la main-d'œuvre entre les pays de l'Union européenne et ceux qui n'en faisaient pas partie ;
- Harmoniser la formation théorique et pratique à l'échelon paneuropéen ;
- Harmoniser les qualifications professionnelles et faciliter la reconnaissance des certificats à l'échelon paneuropéen.

32. Faisant suite à la proposition de l'Ukraine, le Groupe de travail a fait observer que les technologies et les normes relatives aux SIF devraient être prises en considération dans les programmes éducatifs et de formation.

33. Le Président du Groupe international de l'ECDIS Intérieur a fait allusion aux résultats de l'atelier sur les SIF, tenu à la quarante-neuvième session du SC.3/WP.3, en particulier en ce qui concernait les normes relatives à la formation, et a rappelé qu'il avait été demandé aux groupes internationaux d'experts des SIF de formuler des observations à ce sujet. L'animateur a mis l'accent sur l'importance de la coopération internationale aux fins de l'harmonisation des exigences et des normes professionnelles. De cette harmonisation dépendaient la mobilité de la main-d'œuvre et l'attrait des emplois du secteur. Il fallait donc poursuivre les efforts dans ce sens au sein de la CEE, de telle sorte à permettre aux États membres n'appartenant pas à l'Union européenne de participer aux activités du CESNI.

34. La CCNR a mentionné les travaux actuellement menés par le CESNI en vue de mettre à jour des normes professionnelles afin de tenir compte des nouvelles technologies, de l'évolution de la législation, de l'économie et d'autres aspects, a souligné la pertinence des contributions de toutes les parties prenantes, y compris les pays n'appartenant pas à l'Union européenne, et a invité toutes les délégations à participer à ces activités.

35. Conformément à la proposition de la Fédération de Russie, le SC.3/WP.3 a estimé qu'il était important d'optimiser la répartition des travaux sur cette question entre la Commission européenne, le CESNI et la CEE. Il a été demandé au secrétariat d'organiser des consultations avec la Commission européenne et le CESNI afin de déterminer les moyens les plus efficaces d'y parvenir.

36. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié le réseau EDINNA et tous les participants pour leurs précieuses contributions au succès de l'atelier.

B. Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (résolution n° 31 révisée)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/184 et ECE/TRANS/SC.3/2009/6.

37. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant l'état actuel des Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (résolution n° 31 révisée). Le SC.3/WP.3 a été invité à réfléchir aux moyens de rendre cette résolution plus pertinente pour les États membres, compte tenu de la situation actuelle et des faits nouveaux.

38. L'Ukraine a estimé que la résolution n° 31 était un instrument important, mais qu'elle devait être complétée par des procédures de reconnaissance et devait donc être révisée. Le SC.3/WP.3 a demandé aux gouvernements et aux commissions fluviales de faire part de leurs vues sur l'état actuel de la résolution et sur les mises à jour à envisager au secrétariat en vue de poursuivre le débat à la prochaine session. Le secrétariat a été prié de tenir des consultations avec le CESNI sur cette question.

VI. Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure » (point 5 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/2019/15.

39. Le Groupe de travail a noté qu'à la suite de la signature de la Roumanie en novembre 2018, les États signataires de la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international » étaient au nombre de 18.

40. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat que le projet de résolution intitulé « Faciliter le développement des transports par voie navigable » avait été modifié conformément à ce qui avait été décidé à la soixante-deuxième session du SC.3 et soumis au CTI pour adoption à sa quatre-vingt-unième session (ECE/TRANS/2019/15). Aucune autre modification n'avait été apportée.

41. Le Groupe de travail a jugé souhaitable de suivre la mise en œuvre des décisions adoptées lors de la conférence de Wrocław. À cette fin, le secrétariat a été prié d'établir un document contenant une liste de points à surveiller après l'adoption de la résolution du CTI pour aider les États membres.

42. Le Groupe de travail a noté que les résultats de la conférence et la résolution du CTI pourraient servir de base à la prochaine révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, révision qu'il était prévu de réaliser une fois tous les dix ans. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat d'entamer ce travail et d'inscrire cette question à l'ordre du jour de ses prochaines sessions, en vue de son adoption en 2020.

VII. Infrastructure des voies navigables (point 6 de l'ordre du jour)

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

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

43. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat selon lesquelles le texte de synthèse de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), qui contenait des modifications entrées en vigueur le 6 novembre 2018, était disponible sur la page Web du SC.3 (ECE/TRANS/120/Rev.4). Le SC.3/WP.3 a en outre indiqué qu'aucune proposition d'amendement de l'AGN n'avait été présentée au secrétariat à ce jour.

44. Compte tenu de l'importance croissante de l'AGN face aux événements récents et aux projets d'infrastructure, le Groupe de travail a invité les États membres de la CEE qui n'avaient pas adhéré à l'AGN ou ne l'avaient pas ratifié à le faire. Le secrétariat a été prié d'apporter l'assistance nécessaire à cette fin. L'Allemagne, la FEPI et le secrétariat ont formulé des observations à ce sujet. La FEPI a fait remarquer que le développement de la voie navigable E 40 et du corridor Ouest-Est faciliterait l'adhésion à l'AGN des pays qui ne l'avaient pas encore fait ou leur ratification de cet instrument. L'Allemagne a indiqué qu'avant de prendre une décision concernant la ratification, une discussion s'imposait quant au caractère contraignant des paramètres caractérisant les voies navigables énoncés dans l'AGN. Le secrétariat a fait observer que les dispositions de l'AGN étaient conformes aux paramètres du réseau transeuropéen de transport faisant l'objet du règlement (UE) n° 1315/2013, ce qui permettrait de simplifier les débats. Toutefois, ce règlement contenait une disposition qui permettait d'accorder des dérogations aux exigences minimales à la demande d'un État membre. La FEPI a estimé que la numérisation et l'exploitation automatisée du transport par voies navigables intérieures et des infrastructures de navigation pourraient faciliter le respect des dispositions de l'AGN.

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

Document : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.

45. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de l'élaboration de l'additif 1 au Livre bleu. Les informations actualisées avaient été communiquées par l'Ukraine en décembre 2018 et le texte définitif de l'additif 1 serait disponible sur la page Web du SC.3 avant la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3.

46. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition d'amendement au Livre bleu n'avait été présentée au secrétariat à ce jour. La Belgique a informé le Groupe de travail qu'une proposition serait soumise pour la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3.

47. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé sur le projet EMMA présenté par M. S. Breitenbach de Port of Hamburg Marketing, qui est le partenaire principal du projet⁶. Le projet EMMA, financé par l'Union européenne, visait à renforcer la navigation dans la région de la mer Baltique en tenant dûment compte des différentes conditions du chenal, de l'importance du transport par voies navigables dans le transport national et sur le marché, des équipements relatifs aux SIF et aux VTS⁷ et d'autres critères. L'objectif était principalement de faire du transport fluvial dans la région de la mer Baltique un mode de transport bien développé, moderne, écologique et intelligent, intégré dans les chaînes d'approvisionnement multimodales et constituant un élément fondamental du réseau stratégique de transport. Divers exemples pratiques issus du projet avaient démontré la

⁶ www.project-emma.eu.

⁷ Vessel Traffic Services (Services de trafic fluvial).

faisabilité du transport par voies navigables dans la région, notamment : a) les zones de navigation intérieure et les services de transport de conteneurs par péniches sur le lac Vänern, le fleuve Göta et le lac Mälaren (Suède) ; b) une étude sur la navigation dans des conditions de glace sur le lac Mälaren ; c) des études visant à développer la navigation intérieure et les ports en Pologne et à améliorer les liaisons fluviales avec les pays voisins, notamment par l'Oder et la Vistule, la liaison Oder-Vistule-lagune de la Vistule et les voies navigables E-70 et E-40 sur le tronçon Varsovie-Brześć ; d) une croisière promotionnelle et de recherche à bord d'une péniche effectuée sur la Vistule en 2017. En ce qui concernait la numérisation, une application Web cartographique avait été mise au point.

48. L'ERSTU et la FEPI ont complété les informations fournies et souligné l'importance du projet pour les États de la région de la mer Baltique, tant pour la navigation intérieure et la navigation fluvio-maritime qu'au niveau paneuropéen dans le cadre de l'AGN. L'ERSTU a mentionné le document d'appui à la poursuite du projet et la note d'information établie par le Comité de transport fluvio-maritime de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) pour faciliter la mise en œuvre des recommandations issues du projet EMMA, a insisté sur l'importance de ce projet pour la CEE et a remercié M. Breitenbach pour la gestion efficace du projet. La FEPI a appuyé les effets du projet, à savoir : a) l'association d'un plus grand nombre de pays à la politique paneuropéenne de transport par voies navigables et l'accroissement du nombre de membres de la communauté des transports par voie navigable ; et b) la facilitation du développement d'infrastructures et de flottes modernes, l'élimination des obstacles et l'augmentation du nombre de Parties contractantes à l'AGN, faisant ainsi de cet instrument un objectif final idéal. La FEPI a en outre remercié la Commission européenne, la CEE et les autres parties prenantes pour leur appui en faveur du projet.

49. Port of Hamburg Marketing a informé le Groupe de travail de son intention de poursuivre les travaux comme indiqué dans le document d'orientation adopté lors de la conférence intitulée « Visions and opportunities for the transport network: Inland Navigation and River-Sea Shipping in the Baltic Sea Region » (Perspectives pour le réseau de transport : La navigation intérieure et le transport fluvio-maritime dans la région de la mer Baltique), tenue à Bruxelles le 6 novembre 2018. Le secrétariat a été prié de publier le texte de ce document d'orientation en tant que document de travail pour la session suivante et de poursuivre l'examen des résultats du projet et des mesures de suivi. L'ERSTU et Port of Hamburg Marketing ont appuyé cette décision.

50. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par l'Ukraine sur les progrès accomplis dans le développement de la voie navigable E 40. En décembre 2018, l'Administration des ports maritimes d'Ukraine et ZAO Beltopennergo (Biélarus) avaient signé un mémorandum de coopération concernant le rétablissement de la navigation sur les sections de la voie navigable E 40 reliant le Biélarus et l'Ukraine. Cette question avait également été abordée à la vingt-sixième réunion de la Commission mixte intergouvernementale de coopération commerciale et économique entre l'Ukraine et le Biélarus et à la réunion de travail sur la coopération en matière de développement du transport par voies navigables intérieures entre ces mêmes pays. Le Biélarus a fourni des renseignements complémentaires à cet égard. De plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante : <https://ports.com.ua/news/ukraina-i-belarus-dogovorilis-vozobnovit-sudokhodstvo-na-dnepre>.

C. Carte du réseau européen des voies navigables (résolution n° 30)

51. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur la procédure de validation de la carte entreprise par la Section de l'information géospatiale de l'ONU en vue de sa publication. Lorsqu'elle aura été validée, la carte sera disponible sur le site Web.

VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 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 Amend.1 et 2,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/1 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/9.

52. Le Groupe de travail a noté que l'amendement n° 2 au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), révision 5, était disponible sur la page Web du SC.3 sous la cote ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.2.

53. Le SC.3/WP.3 a approuvé à titre préliminaire les projets d'amendements au CEVNI proposés par le Groupe d'experts à sa vingt-neuvième réunion (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/1, par. 7 à l'exception du point b), par. 14 a) à c) et par. 15 à l'exception des points a) et f)). Concernant l'ajout d'un nouveau paragraphe 3a à l'article 4.07, la Fédération de Russie a fait observer que les pays devaient se montrer prudents en évaluant la situation économique de manière rationnelle afin d'éviter que l'introduction de l'obligation d'équiper les bateaux d'appareils AIS⁸ Intérieur ne fasse peser une charge excessive sur les armateurs (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/1, par. 15 b)).

54. Le SC.3/WP.3 a examiné la proposition de la Fédération de Russie visant à supprimer le texte « y compris la gestion des canaux DSC⁹ » dans le projet d'amendement au paragraphe 6 de l'article 4.07 (deuxième phrase) et a décidé de poursuivre le débat à sa prochaine session en tenant dûment compte de la position exprimée par la Fédération de Russie.

55. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les résultats de la session extraordinaire du Groupe d'experts du CEVNI, organisée les 7 et 8 février à Strasbourg (France) par la CCNR. Cette session comprenait la réunion conjointe avec le Groupe de travail du Règlement de police de la CCNR et la réunion conjointe avec le secrétariat de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. Il a été demandé au secrétariat d'établir un rapport détaillé, qui serait publié en tant que document de travail pour la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3. Le Groupe de travail a également noté que la trentième réunion du Groupe d'experts se tiendrait le 18 juin 2019, juste avant la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3.

56. Le SC.3/WP.3 a pris note des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) adoptés par la CCNR à sa session de printemps 2018 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/9) et a demandé au Groupe d'experts du CEVNI de les prendre en considération dans ses travaux futurs.

57. Le Groupe de travail a appuyé la proposition du Groupe d'experts du CEVNI de s'atteler à la sixième révision du CEVNI en 2020.

58. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant la préparation d'une version imprimée de la SIGNI (ECE/TRANS/SC.3/208). Il a également noté la nécessité de diffuser des informations sur la SIGNI et a demandé aux États membres et aux commissions fluviales d'y contribuer.

⁸ Automatic Identification System (Système d'identification automatique).

⁹ Digital Selective Calling (Appel sélectif numérique).

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/179, TRANS/SC.3/150 et Add. 1 à 3,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/10 et document informel n° 10 (2019) du
SC.3/WP.3.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées concernant la situation actuelle et la législation des États dans le domaine de la prévention de la pollution provenant des bateaux, présentées dans les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/2 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/10 et complétées par des informations sur le Protocole sur la prévention de la pollution de l'eau causée par la navigation se rapportant à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save, fournies par le secrétariat suite aux observations formulées par la Commission internationale du bassin de la Save (document informel n° 10 (2019) du SC.3/WP.3).

60. Le SC.3/WP.3 a commencé à examiner la proposition de la Roumanie relative à la mise à jour de l'additif 1 à la résolution n° 21 intitulé « Stations de réception sur les voies navigables européennes pour le transbordement des déchets provenant de bateaux » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3) et a décidé de poursuivre les discussions à sa cinquante-cinquième session.

C. 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.3/2018/8,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/5,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/6, document informel n° 14 (2018) du SC.3 et
documents informels n°s 7 à 9 (2019) du SC.3/WP.3.

61. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat était en train de préparer la deuxième révision de l'annexe à la résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2) pour publication. Elle serait disponible sous forme électronique sur la page Web du SC.3.

62. Comme suite à la décision qu'il avait prise à sa cinquante-troisième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/106, par. 36), le SC.3/WP.3 a commencé à examiner le projet de chapitre 8C (« Dispositions spéciales applicables aux bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C ») (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/4). Le secrétariat a fourni des explications détaillées sur les modifications proposées. L'Allemagne a fait observer qu'elle devait appliquer l'ES-TRIN et qu'en cas de conflit entre cette norme et la résolution n° 61, l'application de la résolution poserait problème. La Fédération de Russie a informé les participants qu'une proposition de projet détaillée serait soumise. Le SC.3/WP.3 a décidé de poursuivre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa prochaine session.

63. Le Groupe de travail a pris note des propositions relatives à l'harmonisation de l'annexe à la résolution n° 61 avec le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2017 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/5 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/6).

64. Le SC.3/WP.3 a approuvé à titre préliminaire la proposition d'amendement à l'appendice 1 (« Liste des voies de navigation intérieure européennes regroupées géographiquement en zones 1, 2 et 3 »), figurant dans le document informel n° 8/Rev.1 (2019) du SC.3/WP.3, soumise par l'Ukraine.

65. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Fédération de Russie au sujet d'une proposition d'amendement à l'annexe de la résolution n° 61 concernant les dispositions relatives aux aménagements des rampes des bateaux de

navigation intérieure (document informel n° 9 (2019) du SC.3/WP.3). Le secrétariat a été prié d'établir un document de travail pour la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3.

66. L'Allemagne a fait remarquer que l'application de l'ES-TRIN était obligatoire pour les États membres de l'Union européenne et de la CCNR et a proposé d'inclure des références à cette norme dans les documents de la CEE. Elle a également indiqué que les États membres qui appliquaient des dispositions supplémentaires pouvaient les adopter au niveau national. Du fait que la résolution n° 61 constituait une base juridique pour les pays qui n'étaient pas membres de l'Union européenne, la Fédération de Russie était opposée à l'introduction de références directes à l'ES-TRIN dans les documents de la CEE. L'Ukraine a proposé de poursuivre les travaux visant à continuer d'harmoniser les documents de la CEE avec les dispositions de l'ES-TRIN.

67. La CEMT a rappelé au Groupe de travail sa proposition sur les dispositions spéciales applicables aux bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/106, par. 41 et 42) et a de nouveau exprimé sa préoccupation face aux exigences trop strictes imposées à ce type de bateau. Le secrétariat a fait référence aux informations communiquées par plusieurs États membres sur cette question, figurant dans le document informel n° 14 (2018) du SC.3. L'Allemagne et la Fédération de Russie ont proposé de reporter les débats aux prochaines sessions. La CEMT a été invitée à soumettre une proposition détaillée au Groupe de travail pour examen.

68. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la traduction en russe de l'édition 2017 de l'ES-TRIN (document informel n° 7 (2019) du SC.3/WP.3). Le secrétariat a été prié d'établir la version finale de la traduction pour la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3. La Commission européenne a remercié le secrétariat pour ce travail et a informé le Groupe de travail du fait que : a) l'édition 2017 de l'ES-TRIN était disponible dans toutes les langues officielles de l'Union européenne (les États membres ont été invités à consulter la Commission européenne ou le secrétariat sur cette question) ; b) l'édition 2019 de l'ES-TRIN avait été adoptée par le CESNI et entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2020. La Commission européenne et la CCNR s'employaient actuellement à modifier leurs dispositions conformément à la norme nouvellement adoptée.

IX. Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et transports maritimes intelligents (point 8 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/2019/16 et document informel n° 6 (2019) du SC.3/WP.3.

69. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par M. B. Kluge (FEPI) sur les progrès accomplis dans le domaine de la navigation intelligente sur les voies intérieures en Allemagne. M. Kluge a informé le Groupe de travail que presque toutes les voies navigables intérieures étaient désormais couvertes par des équipements AIS et que des règlements concernant l'utilisation des données AIS étaient en cours d'élaboration. Quelques projets de recherche sur le transport par voie navigable intelligente étaient en cours. Le Gouvernement allemand s'était engagé à opérer une numérisation rapide dans le secteur du transport fluvial et avait décidé de mettre en place un plan d'action. Dans le cadre de la stratégie nationale en matière d'intelligence artificielle, le plan d'action visait à promouvoir la navigation intérieure automatisée et autonome, et des zones d'essai avaient été définies sur le canal Dortmund-Ems, sur l'Elbe, sur la voie navigable reliant l'Oder à la Sprée, près de Berlin, ainsi que dans le port de Hambourg. Il était également prévu d'établir un centre de compétence pour le transport autonome par voies de navigation intérieures en Rhénanie du Nord-Westphalie. M. Kluge a en outre donné des précisions sur les projets de navigation autonome exécutés près de Berlin et sur l'Elbe et a évoqué la participation de l'Allemagne au Groupe de travail de l'AIPCN sur la navigation intelligente récemment créé. Le Président a remercié M. Kluge pour son exposé et l'a invité à tenir le Groupe de travail informé de tout fait nouveau.

70. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat du document ECE/TRANS/2019/16 relatif aux résultats de l'atelier sur les bateaux autonomes, tenu à sa cinquante-deuxième session, soumis à la quatre-vingt-unième session du CTI. Les

définitions des niveaux d'automatisation en navigation intérieure établies par la CCNR à la réunion plénière de décembre 2018 figuraient dans ce document. La CCNR a informé les participants de ses activités en cours et des nouvelles mesures à prendre dans ce domaine sur la base du document informel n° 6 (2019) du SC.3/WP.3, et les a invités à communiquer leurs observations afin de mettre à jour les définitions. Elle avait récemment commencé à analyser son cadre réglementaire en vue de la mise en œuvre des dispositions relatives à l'automatisation et travaillait actuellement à l'établissement d'un inventaire des projets relatifs à l'automatisation en navigation intérieure, qui serait disponible sur son site Web.

71. Le SC.3/WP.3 a approuvé les définitions proposées par la CCNR. La Fédération de Russie a fait observer que, sur la base d'une analyse comparative de la terminologie de la CCNR et de l'OMI, elle considérait que le document de la CCNR était plus pointu et plus complet dans la mesure où il couvrait tous les niveaux d'automatisation. Toutefois, le cadre réglementaire relatif à la navigation autonome était en cours d'élaboration pour les secteurs maritime et fluvial et ferait l'objet de mises à jour à l'avenir. Le SC.3/WP.3 a demandé aux gouvernements et aux commissions fluviales de continuer de formuler des observations sur la terminologie introduite par la CCNR, si nécessaire, et a décidé d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa cinquante-cinquième session.

72. La Fédération de Russie a évoqué les projets d'automatisation en cours et a fait observer qu'il faudrait accorder davantage d'attention aux infrastructures côtières afin de justifier les investissements importants nécessaires à leur modernisation. L'Ukraine a informé les participants des activités de recherche en cours dans ce domaine et a fait remarquer que, pour garantir le succès de l'opération, les différentes phases des travaux devaient être définies de façon équilibrée et dûment planifiées.

73. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat que la Conférence sur la réglementation des systèmes maritimes autonomes de 2019, tenue à Londres les 17 et 18 janvier, avait également porté sur l'automatisation sur les voies navigables intérieures.

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

A. Résultats de la semaine consacrée aux services d'information fluviale (RIS) (3-7 décembre 2018, Vienne)

74. M. W. Haupt, Président du Groupe international d'experts de l'ECDIS Intérieur, a informé le Groupe de travail des principaux résultats de la semaine consacrée aux services d'information fluviale, qui s'était tenue du 3 au 7 décembre 2018 à Vienne, à savoir : a) les préparatifs en vue de l'intégration des groupes internationaux d'experts des SIF au Groupe de travail du CESNI sur les technologies de l'information, prévue pour janvier 2020 ; b) le programme de travail pour la période 2019-2021 ; c) les principaux thèmes de la réunion sur des questions communes, qui s'était tenue le 5 décembre, à savoir la numérisation et la navigation intelligente, ainsi que l'installation de SIF à bord des bateaux comme moyen d'améliorer la navigation ; d) la mise en œuvre de l'édition 2.4 de la norme ECDIS Intérieur, tandis que le Groupe international d'experts de l'ECDIS Intérieur avait décidé de commencer à travailler sur l'édition 2.5 en se donnant pour délai la fin de 2020. Ces informations ont été complétées par le secrétariat.

B. Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 3)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12 et documents informels n°s 2, 3, 5 et 11 (2019) du SC.3/WP.3.

75. Le Groupe de travail a commencé à examiner la proposition visant à modifier la partie D de la Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (résolution n° 48, révision 3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12 et documents informels n°s 2, 5 et 11 (2019) du SC.3/WP.3)), établie par le Président du Groupe international d'experts de l'ECDIS Intérieur sur la base du Règlement d'exécution 2018/1973 de la Commission du 7 décembre 2018, publié au *Journal officiel de l'Union européenne* (19 décembre 2018) (document informel n° 3 (2019) du SC.3/WP.3).

76. Le Groupe de travail a approuvé dans leur principe et à titre préliminaire les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7 et est convenu de poursuivre les débats à sa cinquante-cinquième session. À cette fin, le SC.3/WP.3 a invité les États membres et les commissions fluviales à s'acquitter des tâches suivantes pour sa prochaine session :

- Soumettre leurs éventuelles observations aux fins de l'établissement du projet ;
- Vérifier l'orthographe des noms géographiques figurant dans la section 2A : « Codes des fabricants et voies navigables » (document informel n° 2 (2019) du SC.3/WP.3).

77. La Fédération de Russie a présenté des observations aux fins de l'établissement du projet :

- Dans le glossaire des termes utilisés (sect. 5), *remplacer* la définition proposée pour l' AIS *par* :

L' AIS est un système automatique d'identification pour la navigation intérieure conforme aux dispositions de l'annexe 3 à la résolution MSC.74(69) de l'OMI et à la recommandation ITU-R M.1371 de l'UIT¹⁰ ;
source : résolution n° 57, révisée, et directives de l'AIPCN concernant les SIF, 2018 ;

- *Modifier* le texte de l'alinéa k) de la section 1, « Standard de performance pour l'ECDIS Intérieur », du chapitre 1, « Dispositions générales » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7), ainsi que les figures de la section 4B, comme proposé dans le document informel n° 11 (2019) du SC.3/WP.3.

Le Groupe de travail est convenu que la proposition permettrait d'améliorer la norme, mais a demandé au Groupe international d'experts de l'ECDIS Intérieur de l'examiner avant d'apporter toute modification.

78. Conformément aux propositions de l'Allemagne, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, le SC.3/WP.3 a décidé que les parties A, B et C de la norme seraient examinées dans le cadre de la prochaine révision et que la partie C serait placée dans un appendice. Le Groupe de travail a également chargé le secrétariat, en coopération avec le Président du Groupe international d'experts de l'ECDIS Intérieur, de mettre à jour le texte et d'établir un projet de proposition.

79. Le Groupe de travail a remercié le Président du Groupe international d'experts de l'ECDIS Intérieur pour l'excellent travail accompli.

¹⁰ Union internationale des télécommunications.

C. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour les services d'information fluviale

Documents : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 et Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/166/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/198, ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6/Rev.1 et document informel n° 4 (2019) du SC.3/WP.3.

80. Le Groupe de travail a pris note des informations suivantes concernant le processus d'adoption et de publication des normes SIF :

- La Norme internationale relative aux avis à la batellerie a été adoptée le 20 novembre 2018 et publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* (28 décembre 2018) (Règlement d'exécution 2018/2032 de la Commission du 20 novembre 2018 modifiant le règlement n° 416/2007 concernant les spécifications techniques des avis à la batellerie) (document informel n° 4 (2019) du SC.3/WP.3) ;
- La Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies (VTT) était en cours de traduction ; son adoption était prévue pour février 2018 et sa publication, pour mars ou avril 2019 ;
- La publication de la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure était prévue pour la fin juin 2019 ;
- La publication de l'édition 4 des directives de l'AIPCN concernant les SIF était attendue en 2019 ; la Fédération de Russie a ajouté à cet égard que le document était en passe d'être adopté.

81. La Fédération de Russie a fait remarquer que la révision de la Norme internationale relative aux avis à la batellerie avait principalement porté sur les annexes et qu'à ce stade il se pourrait qu'il ne soit pas nécessaire de revoir le texte de cette résolution. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'analyser les modifications apportées à ladite norme en concertation avec le Président du Groupe d'experts pour les avis à la batellerie et d'élaborer des propositions d'amendements à la résolution n° 80 si nécessaire.

82. La Commission européenne a fourni des informations complémentaires sur l'état actuel des normes relatives aux RIS et a informé les participants de l'évaluation en cours de la directive 2005/44/CE, qui serait achevée d'ici la fin 2019.

D. Conférence sur les services d'information du Danube

83. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat du programme et des résultats de la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC'18), qui s'était tenue les 12 et 13 décembre 2018 à Bratislava. Le programme et les exposés peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://gisforumdanube.org/disc18/>.

XI. Termes et définitions se rapportant au transport par voie navigable (point 10 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/2018/15–ECE/TRANS/WP.5/2018/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/8 et document informel n° 18 (2018) du SC.3.

84. Le Groupe de travail a examiné et approuvé la structure du glossaire (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/8) telle que modifiée conformément aux propositions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, à savoir : *supprimer* la section « Géographie et hydrologie » et *ajouter* des sections relatives à l'hydrographie, la météorologie et la cartographie, afin que les prévisions météorologiques et les avis de tempête soient pris en considération, le texte étant présenté dans les trois langues.

85. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des travaux en cours concernant la cinquième édition du Glossaire des statistiques de transport, qui serait disponible prochainement.

86. Le Groupe de travail a décidé de mettre sur pied un groupe de travail informel par correspondance chargé de cette tâche. La Belgique et l'Allemagne étaient favorables à cette idée. Les États membres, les commissions fluviales et les autres parties prenantes ont été invités à participer et ont été priés de communiquer avec le secrétariat à cette fin.

XII. Statistiques des transports par voie navigable (point 11 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/2018/14.

87. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par le secrétaire du Groupe de travail des statistiques de transport (WP.6), qui portait sur les points à prendre en considération en vue de réaliser un recensement des voies navigables E qui, combiné aux recensements des routes et des lignes ferroviaires E, permettrait d'obtenir des informations géospatiales et de dresser un tableau complet du transport intérieur. À sa soixante-dixième session (12-14 juin 2019), le WP.6 examinerait les données de mesure du trafic et les méthodes de collecte des données aux fins du recensement. Dans son exposé, l'intervenant a également évoqué les travaux en cours dans le domaine des statistiques pour mesurer la mise en œuvre des objectifs du développement durable. À partir de 2019, la base de données mondiale sur les objectifs de développement durable comprendrait les statistiques officielles de la CEE sur les voies navigables intérieures aux fins de l'indicateur 9.1.2. Les documents relatifs au suivi des progrès accomplis dans le domaine des transports, établis par le secrétariat, étaient disponibles sur le site Web de la CEE¹¹.

88. La Commission européenne a informé les participants des travaux de collecte de statistiques sur les transports par voie navigable réalisés en coopération avec la CCNR et la Commission du Danube, qui étaient disponibles dans le cadre des observations du marché publiées par la CCNR¹².

89. L'Allemagne, l'Ukraine, l'ERSTU et le port de Hambourg ont formulé des observations sur les points suivants : a) les données manquantes pour certains pays : l'Ukraine a fourni des précisions sur la collecte des données ; b) les statistiques sur la navigation fluvio-maritime : elles devraient être incluses dans les statistiques sur la navigation intérieure ; c) la nécessité de recueillir des données et leur fiabilité : les données essentielles comprenaient le poids net et brut en tonnes de la charge transportée, le type de marchandises, les informations relatives au transport par conteneurs et le nombre de bateaux. Il a été souligné que les travaux menés par la CEE et la Commission européenne pourraient faciliter la collecte de données au niveau national. L'Allemagne a indiqué que l'AIS constituait une source fiable de données sur le trafic.

90. Le Groupe de travail a invité les États membres, les commissions fluviales et les autres parties prenantes à faire part de leurs observations et à revenir sur cette question à sa cinquante-cinquième session.

91. Le Groupe de travail a demandé aux États membres d'aider le secrétariat à nouer des contacts avec les organismes chargés de la collecte de données statistiques sur leurs voies navigables nationales afin que les contributions soient transmises en temps opportun pour le recensement des voies E.

¹¹ unece.org/trans/areas-of-work/transport-statistics/statistics-and-data-online/sdg-papers.html.

¹² www.inland-navigation-market.org.

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

A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et Amend.1 et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11.

92. Le secrétariat a présenté un projet de plan d'action pour la mise en œuvre de la résolution n° 40 (« Certificat international de conducteur de bateau de plaisance ») à l'intention des gouvernements désireux de l'accepter, élaboré par le groupe de travail informel de la navigation de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11, annexe D). L'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) a formulé des observations complémentaires et a recommandé que le projet de plan d'action soit considéré comme un complément utile aux outils existants de la CEE et un moyen de faciliter l'emploi du certificat. Le Groupe de travail a approuvé le projet.

93. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par l'Ukraine concernant le développement de la navigation de plaisance sur la voie navigable E 40 et la planification d'une manifestation sur cette question. Des informations détaillées seraient communiquées au secrétariat.

B. Questionnaire sur l'éducation et la formation des conducteurs de bateaux de plaisance

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11.

94. Le SC.3/WP.3 a examiné le projet de questionnaire sur l'emploi du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance et sur la formation et le perfectionnement des conducteurs de bateaux de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11, annexe II). L'Ukraine, favorable au questionnaire, a fait observer que les réponses fournies par les organisations non gouvernementales et les associations nationales œuvrant dans le milieu de la navigation de plaisance, en plus des informations provenant des organismes gouvernementaux, aideraient à préciser les objectifs du groupe de travail informel et à accroître son efficacité. Elle a en outre évoqué les difficultés auxquelles se heurtaient les conducteurs de bateaux de plaisance et a proposé des questions à analyser en vue d'élargir le champ d'application des dispositions de la résolution n° 40 pour aller dans le sens d'un accord international. L'EBA a ajouté que le projet avait été élaboré à l'issue d'une longue discussion au sein du groupe de travail informel et s'est félicitée de la mise au point du questionnaire, qui servirait de point de départ. Le SC.3/WP.3 a décidé de transmettre la proposition de l'Ukraine au groupe de travail informel de la navigation de plaisance pour examen.

95. Le Groupe de travail a approuvé le projet de questionnaire et a demandé au secrétariat de le distribuer aux États membres et aux autres pays qui appliquaient ou souhaitaient appliquer la résolution n° 40 afin de recueillir des réponses pour sa cinquante-cinquième session.

C. Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52, révision 2)

Document : ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.2.

96. Le Groupe de travail a noté que la deuxième révision de la résolution n° 52 et la carte mise à jour du réseau européen de navigation de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.2) étaient disponibles sur la page Web du SC.3.

XIV. Thème général de la cinquante-cinquième session du Groupe de travail (point 13 de l'ordre du jour)

97. Sur la base des propositions formulées par la Belgique, l'Allemagne, l'Ukraine et l'ERSTU, le Groupe de travail a décidé que sa cinquante-cinquième session serait principalement consacrée au thème suivant : encourager la constitution d'une flotte moderne, garantir la sûreté de la navigation et favoriser les innovations, compte tenu des projets en cours dans ce domaine et du cadre législatif.

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

A. Établissement d'un rapport sur l'évolution de la navigation fluviomaritime en Europe

98. L'ERSTU a informé le Groupe de travail que la CCNR, en coopération avec la Commission européenne, l'ERSTU et le Comité de navigation fluviomaritime de l'UENF, était en train d'établir un rapport sur le développement de la navigation fluviomaritime en Europe, qui serait publié en janvier 2020. En septembre 2019, la CCNR et ses partenaires organiseraient un atelier sur ce rapport à Berlin. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont été invités à appuyer ces activités.

B. Enquête sur l'évaluation d'impact relative aux possibilités d'action en ce qui concerne les outils numériques pour le transport par voie navigable

99. La FIOT et le Syndicat des gens de mer de la Fédération de Russie ont informé le Groupe de travail d'une enquête sur l'évaluation d'impact concernant les possibilités d'action relatives aux outils numériques pour le transport par voie navigable réalisée par la Commission européenne dans le cadre de l'étude lancée en octobre 2018. La Commission européenne a complété cette information. L'objectif général de l'étude était d'examiner les possibilités d'action qui permettraient de réduire les coûts découlant de la réglementation pour les entreprises, les membres d'équipage et les autorités et de renforcer la capacité d'application des règlements de navigation intérieure en utilisant des outils de contrôle améliorés pour garantir des conditions équitables. L'enquête, pour sa part, visait à collecter des données pertinentes pour les problèmes rencontrés dans le secteur, en vue de déterminer les causes potentielles et les mesures à prendre. L'enquête est disponible à l'adresse suivante : <https://s.chkmkt.com/?e=146494&d=e&h=3E3537F5C3E5938>). Le SC.3/WP.3 a décidé de participer à l'enquête et a invité les États membres et les autres acteurs clefs à en faire de même.

C. Résultats de la table ronde sur le thème de la mobilité sur le Danube (18 décembre 2018, Kiev)

100. L'Ukraine a informé les participants des résultats de la table ronde sur le thème de la mobilité sur le Danube, organisée le 18 décembre 2018 à Kiev par le Ministère ukrainien de l'infrastructure. La Commission européenne, des organisations jouant un rôle de premier plan dans les projets relatifs à la stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube, des institutions scientifiques ainsi que d'autres organismes s'intéressant à la navigation intérieure sur le Danube et sur d'autres voies navigables ukrainiennes y avaient participé. La manifestation avait porté sur les actions et les initiatives conjointes entreprises dans le cadre de la stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube, sur la mise en œuvre du plan d'action de la stratégie et les tâches communes pour la période 2019-2021, sur la synchronisation de la stratégie et des projets du programme transnational pour le Danube, sur le travail en réseau et la coordination en ce qui concernait le troisième appel à propositions du programme transnational pour le Danube et sur la facilitation des activités et projets tant sur le Danube que dans le cadre du programme de développement des voies de navigation intérieure ukrainiennes.

D. Plateforme européenne du transport par voies navigables

101. Le secrétariat et l'ERSTU ont informé les participants de la décision commune de l'UENF et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB) de renforcer la représentation du secteur de la navigation intérieure au niveau de l'Union européenne en créant la plateforme européenne du transport par voies navigables. L'objectif de la plateforme était de contribuer au développement du secteur, afin d'accroître sa part modale, et de mettre en commun les meilleures pratiques. Il s'agirait en priorité : a) d'encourager le progrès technique et les innovations à bord des bateaux en mettant l'accent sur l'environnement ; b) d'accroître l'attractivité du secteur en offrant de meilleures perspectives de carrière aux jeunes stagiaires et aux travailleurs ; c) d'améliorer l'infrastructure des voies navigables intérieures ; d) de favoriser le transfert modal de la route vers la navigation intérieure, en étroite coopération avec les transporteurs, l'industrie et les autorités fluviales.

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

102. Conformément à la pratique établie et à la décision du Comité des transports intérieurs (document ECE/TRANS/156, par. 6), le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa cinquante-quatrième session sur la base d'un projet établi par le Président avec le concours du secrétariat.
