


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-deuxième session
 Genève, 14-16 février 2018

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa cinquante-deuxième 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	4
IV. Résultats de la soixante et unième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour).....	8	4
V. Atelier « Bateaux autonomes en navigation intérieure » (point 4 de l'ordre du jour)	9-30	4
VI. Infrastructure des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour).....	31-35	9
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)	31	9
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)	32	9
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2).....	33-34	9
D. Carte du réseau européen des voies navigables (résolution n° 30).....	35	10



VII.	Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	36–51	10
A.	Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI (résolution n° 24, révision 5)	36–40	10
B.	Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution no 22, révision 2).....	41–44	11
C.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée)	45–49	11
D.	Outils électroniques à l'appui des transports par voie navigable.....	50–51	12
VIII.	Troisième réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour).....	52–60	12
IX.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)	61	14
X.	Promotion des services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour).....	62–66	14
A.	Résultats de la semaine consacrée aux services d'information fluviale (SIF) (20-24 novembre 2017, Bratislava)	62	14
B.	Mise à jour des résolutions de la CEE présentant un intérêt pour les SIF	63–65	15
C.	Coopération avec le Forum SIG pour le Danube	66	15
XI.	Navigation de plaisance (point 10 de l'ordre du jour).....	67–73	15
A.	Activités du Groupe informel de travail de la navigation de plaisance.....	67–70	15
B.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, quatrième révision) et directives concernant la résolution n° 40	71–72	16
C.	Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52, révisée)	73	16
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	74–78	16
A.	Conférence « L'avenir de l'Oder »	74	16
B.	Affectation des travailleurs au sein de l'Union européenne applicable à la navigation intérieure	75–76	16
C.	Terminologie employée pour l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport par voies navigables intérieures	77	17
D.	Atelier sur les données statistiques relatives aux voies de navigation intérieure	78	17
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	79	17

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3/WP.3) a tenu sa cinquante-deuxième session du 14 au 16 février 2018, à Genève.
2. Des représentants des pays ci-après ont participé : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. L'Union européenne (UE) était représentée. Des représentants des organisations intergouvernementales suivantes ont aussi participé à la session : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube (CD), Commission de la Moselle (CM) et Commission internationale du bassin de la Save. Des délégations de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU), de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), de l'Association internationale pour la défense des intérêts communs des secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR) et de l'Université maritime mondiale ont également participé à la session. Des délégations de Lloyd's Register, du Forum norvégien pour les navires autonomes (NFAS)/SINTEF Ocean, de DIMECC et de l'Académie maritime de Harlingen étaient présentes à l'invitation du secrétariat.
4. M. Li Yuwei, Directeur 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 et souligné l'importance de la Conférence ministérielle internationale qui serait organisée conjointement par la CEE et le Ministère polonais de l'économie maritime les 18 et 19 avril 2018, à Wrocław (Pologne). Il a en outre évoqué les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et informé les participants de la quatre-vingtième session du Comité des transports intérieurs (CTI) qui se tiendrait du 20 au 23 février 2018, et, en particulier, du débat ministériel de politique générale sur l'intermodalité. Il a souhaité aux participants des travaux fructueux et couronnés de succès.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/103 et document informel n° 1 du SC.3/WP.3 (2018).

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire avec les modifications suivantes :
 - Ajouter « Outils électroniques à l'appui des transports par voie navigable » en tant que point 6 d) de l'ordre du jour ;
 - Ajouter « Détachement des travailleurs au sein de l'Union européenne appliqué à la navigation intérieure », « Terminologie employée pour l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport par voies navigables » et « Atelier sur les statistiques des transports par voie navigable » au point 11 de l'ordre du jour provisoire « Questions diverses ».

L'ordre du jour provisoire a été complété par le document informel n° 1 du SC.3/WP.3 (2018) afin de prendre en compte les documents informels n°s 2 à 12 du SC.3/WP.3.

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 sera établi par le Président avec l'appui du secrétariat et distribué après la session.

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

7. Sur proposition de l'Autriche et de la Slovaquie, M. I. Ignatov (Bulgarie) a été réélu Président pour la session en cours et la cinquante-troisième session du Groupe de travail.

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

Document : ECE/TRANS/SC.3/205.

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 et unième session (4-6 octobre 2017) : a) adoption d'amendements à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) ; b) adoption de la deuxième révision de l'annexe à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée) en tant que résolution n° 87 ; c) adoption d'amendements au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en tant que résolution n° 88 ; d) adoption d'amendements à la résolution n° 40 en tant que résolution n° 89, ainsi que des directives concernant la résolution n° 40, entre autres.

V. Atelier « Bateaux autonomes en navigation intérieure » (point 4 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/1 et documents informels n°s 7 et 9 du SC.3/WP.3 (2018).

9. L'atelier « Bateaux autonomes en navigation intérieure » qui s'est tenu le 14 février a été organisé conjointement par De Vlaamse Waterweg nv et la CEE. Il s'est penché sur les approches existantes, la situation actuelle et les progrès réalisés en matière de bateaux autonomes, mettant l'accent sur les aspects de l'automatisation susceptibles de relancer l'économie des transports par voie navigable ainsi que sur les instruments politiques appropriés.

10. Les principaux intervenants étaient M. J. Fanshawe, Président du Groupe de travail sur la réglementation des systèmes maritimes autonomes (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), M^{me} A.-S. Pauwelyn, (De Vlaamse Waterweg nv, Belgique), M. F. Guichard (Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules), M. F. Zachariae (AISM), M. B. Boyer (CCNR), M. G. Vromans (Lloyd's Register), M. Ø. J. Rødseth (Forum norvégien pour les navires autonomes/SINTEF Ocean), M. J. Merenluoto (DIMECC), M. J. Boll (Académie maritime de Harlingen), M. T. Fonseca et M. M. Baldauf (Université maritime mondiale). Le modérateur était M. J. Fanshawe.

11. M. Fanshawe a commencé par un bref aperçu des thèmes proposés pour l'atelier et des résultats souhaités. Il a décrit les travaux menés sur la sécurité des navires de surface autonomes par le Groupe de travail sur la réglementation des systèmes maritimes autonomes, les faits nouveaux intervenus et les avantages et inconvénients de la navigation autonome. Il a en outre décrit le champ d'application des systèmes maritimes autonomes et donné quelques exemples de bateaux sans équipage, notamment les engins sous-marins sans pilote, les robots sous-marins télécommandés et les systèmes aériens sans pilote. Au nombre des questions essentielles, la sécurité de fonctionnement, la responsabilité des propriétaires, l'accréditation reconnue, la formation et l'intégration dans le domaine maritime ont été mentionnées. Parmi les progrès récents observés dans la réglementation des navires de surface autonomes figuraient les codes professionnels, les codes de conduite et de pratique, la réglementation de Lloyd's Register pour les engins maritimes sans pilote, les instruments et documents de l'OMI élaborés par le Groupe de travail sur la réglementation des systèmes maritimes autonomes et l'OMI et, en particulier, la réglementation applicable que le Comité de la sécurité maritime devait adopter en mai 2018.

12. M^{me} Pauwelyn a poursuivi en présentant un aperçu des activités et des tâches de De Vlaamse Waterweg nv en matière d'innovations et de navigation intérieure autonome. Comme première étape, en 2015, les avantages et les incidences de la navigation autonome avaient été identifiés ; l'évaluation du cadre réglementaire en vigueur menée en 2016 avait permis de constater des lacunes dans la réglementation applicable aux équipages, à la circulation des bateaux et au transport des marchandises dangereuses et de proposer des solutions possibles. L'étape suivante a été l'établissement, conjointement avec les Pays-Bas, de zones d'essai dans la zone transfrontières et l'adaptation de la législation flamande en vue de permettre la navigation autonome sur les voies navigables d'ici à 2020. D'autres défis tenaient à la nécessité de prescriptions techniques et de sécurité sur le plan international, à l'acceptation sociale, à la cybersécurité et autres questions. À cet égard, l'IVR a ajouté que le principe de responsabilité, le droit privé et la protection des données devraient également être traités comme des aspects essentiels.

13. Le secrétariat du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules a présenté les travaux de la CEE sur les systèmes de transport intelligents (STI) et les progrès réalisés dans le secteur automobile. L'objectif était la future convergence de l'automatisation des véhicules et de la connectivité. Parmi les problèmes existants, le secrétariat a mentionné l'étroitesse du marché et le manque d'expérience, ainsi que la nécessité de prescriptions techniques applicables aux nouveaux produits, l'absence d'un cadre réglementaire et autres problèmes. Il a aussi appelé l'attention sur les travaux en cours sur les nouveaux instruments juridiques conçus pour des niveaux plus élevés d'automatisation et évoqué les travaux du Groupe de travail en matière de roulement et de freinage, organe subsidiaire du Forum mondial, relatifs aux fonctions de direction à commande automatique et à la cybersécurité, en particulier, les directives sur la cybersécurité et la protection des données, adoptées en mars 2017 et les travaux du groupe spécial pour la cybersécurité et les questions de sûreté des transmissions sans fil.

14. M. Zachariae a mis l'accent sur les activités de l'AIMS dans le domaine de la navigation autonome. Le concept de navigation électronique, notamment les systèmes de navigation embarqués, la gestion des informations sur le trafic échangées entre les bateaux et la terre et les infrastructures de communication navire-terre et terre-terre, était un préalable au développement de la navigation autonome. L'AIMS travaillait actuellement sur : a) les portefeuilles de services maritimes, une application contenant des informations cruciales pour la navigation qui seraient automatiquement transférées à un navire ; b) des systèmes de positionnement, de navigation et de synchronisation autonomes, en réponse à une dépendance accrue à l'égard des systèmes automatisés ; c) des normes harmonisées en matière de modélisation des données ; et d) la connectivité des navires autonomes par l'intermédiaire de la Plateforme de la connectivité maritime, le système d'échange de données VHF¹ (VDES), la navigation intelligente et d'autres projets. Il a souligné que la création de l'infrastructure nécessaire et des services à terre prendrait beaucoup de temps.

15. M. Boyer a présenté les activités en cours de la CCNR dans les domaines de l'innovation et de la numérisation, notamment en matière d'automatisation et de navigation autonome. La CCNR travaillait actuellement sur une définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure pour permettre une analyse juridique pour les prochaines étapes, élaborer des réglementations internationales et tenir compte des spécificités de la navigation intérieure par rapport au transport maritime. Des niveaux d'automatisation allant de 1 à 5 ont été proposés, le niveau 0 (pas d'automatisation) étant le niveau de base. Les objectifs et les discussions de suivi comprendraient la mise en place d'une définition détaillée des niveaux d'automatisation au niveau international, créant ainsi une base pour les travaux futurs sur la navigation autonome et l'exploitation des synergies avec d'autres activités, telles que celles du Groupe spécial 204 sur la cybersécurité en navigation intérieure de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN).

16. M. Vromans a présenté l'approche des sociétés de classification et a informé les participants des activités de Lloyd's Register dans les cybersystèmes et en vue de garantir la cybersécurité. Il a souligné que le principal objectif des sociétés de classification dans les cybersystèmes était de faire en sorte que les nouvelles technologies n'introduisent pas de

¹ VHF= très haute fréquence.

risques majeurs lors de leur mise en œuvre. Il a été souligné qu'il n'existait actuellement pas de règles ou de normes internationales contraignantes pour cette technologie innovante. Les activités de Lloyd's Register en matière d'activation des cybersystèmes ont consisté à mettre en place de nouvelles notations de catégorie, procédures et directives, notamment l'homologation de type de composants des cybersystèmes. Il a en outre évoqué les récents progrès réalisés par Lloyd's Register pour garantir la cybersécurité et décrit les projets visant à assurer la sécurité de fonctionnement des navires autonomes et la cybersécurité auxquels participait Lloyd's Register.

17. M. Rødseth a donné un aperçu des activités de l'institut SINTEF et du NFAS dans le domaine des navires de surface autonomes. Les bateaux autonomes et sans équipage étaient différenciés sur la base de la zone d'opérations et de la répartition des fonctions entre le système d'automatisation et l'exploitant et, sur cette base, des catégories de niveaux d'autonomie et des types de navires de surface autonomes avaient été mis en place. Parmi les avantages de la navigation autonome, il a indiqué la réduction des coûts totaux de transport, l'efficacité énergétique et une efficacité, une sécurité et un respect de l'environnement plus grands. Les obstacles recensés étaient la cybersécurité, les infrastructures à terre, des aspects juridiques, des aspects liés à la responsabilité et des aspects de droit privé. Il a été souligné que la navigation autonome ne s'arrêterait pas aux bateaux sans équipage. Il a en outre décrit les principaux domaines d'application et les projets de navires autonomes en Norvège. En conclusion, il a souligné l'importance des navires autonomes dans le transport maritime et des nouveaux modèles d'activité et a insisté sur le rôle de la coopération internationale.

18. M. Merenluoto a informé les participants des activités du projet d'écosystème maritime autonome One Sea², dont DIMECC était l'un des principaux partenaires. Le principal objectif était d'ouvrir la voie à un écosystème maritime autonome fonctionnel d'ici à 2025, sur la base de la numérisation de l'industrie maritime. À cette fin, des feuilles de route assorties d'un échéancier jusqu'à 2025 avaient été élaborées pour garantir une transition sans heurts de navires télécommandés à des navires entièrement autonomes ; elles portaient sur les aspects opérationnels et techniques, la sécurité et la sûreté, les travaux de réglementation, le contrôle de la circulation et la déontologie. Il a également décrit la structure organisationnelle, les activités des groupes de travail, les projets de recherche-développement, les zones d'essai situées en Finlande et les faits nouveaux intervenus. Parmi les questions clefs, il a mentionné les infrastructures intelligentes, l'interopérabilité, les modèles de sûreté et de sécurité, l'interaction entre les différents types de bateaux pendant la période de transition, la cybersécurité et la compatibilité entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure.

19. Dans son exposé, M. Boll a énuméré les problèmes que la navigation autonome poserait pour les établissements d'enseignement, en particulier, dans le cadre de la nouvelle législation de l'Union européenne concernant les qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure : le cadre juridique, la formation et les compétences requises pour des navires pleinement ou partiellement autonomes. Il a présenté deux projets de formation à la navigation autonome conçus par l'Académie maritime de Harlingen : un bateau de formation « Prinses Maxima » équipé d'un gouvernail autonome et de simulateurs et un simulateur intégral de transport par voies navigables.

20. L'exposé de MM. Fonseca et Baldauf a été consacré à des travaux de recherche de l'Université maritime mondiale sur le projet des navires de surface autonomes. M. Baldauf a poursuivi son examen des distinctions entre les navires autonomes et les navires sans équipage. Il a évoqué le contexte technologique des navires de surface autonomes, les difficultés et les possibilités liées à ce projet et insisté sur la nécessité d'actualiser les instruments de l'OMI pour couvrir ces types de bateaux. L'Université maritime mondiale participait actuellement à un projet de la Fédération internationale des ouvriers du transport sur les technologies autonomes dans les différents modes de transport. Il a présenté l'étude en cours menée par l'Université qui portait sur l'intégration des navires autonomes dans les modèles de trafic existants en utilisant des scénarios de trafic « mixtes » et des observations

² Le projet One Sea (Une mer) est un projet commercial avec pour principaux partenaires ABB, Cargotec, Ericsson, FinFerries Finnpiilot, Pilotage, Meyer Turku, Rolls-Royce, Tieto, Wärtsilä et d'autres entreprises.

préliminaires. D'autres études porteraient sur les incidences du climat et de l'environnement, les effets de la fatigue, les systèmes d'aide à la décision et d'autres aspects.

21. Le secrétariat a présenté les documents transmis par l'OMI au sujet des décisions prises par le Comité de la sécurité maritime lors de sa quatre-vingt-dix-huitième session en ce qui concerne la réglementation applicable à l'utilisation de navires de surface autonomes (Document informel n° 7 du SC.3/WP.3 (2018)), l'analyse éventuelle des solutions innovantes en matière de navigation sur les voies navigables de la Région de Berlin et du Brandebourg par Hanseatic Transport Consultancy (Document informel n° 9 du SC.3/WP.3 (2018)) ainsi que des informations sur le projet Roboat de l'Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions.

22. Les exposés ont été suivis d'un certain nombre de déclarations, commentaires et interventions :

a) L'ERSTU a souligné la nécessité de rendre la numérisation, la navigation autonome et la modernisation de la flotte plus attractives pour les investisseurs ;

b) La Commission européenne était favorable à ce travail de recherche et a informé les participants de l'appel relatif aux navires autonomes visant à mettre au point des techniques d'automatisation intégrées avec un budget de 10 à 20 millions d'euros. Elle a également exprimé l'avis que cette question devrait être examinée de manière intégrée en tant que système intelligent de transport par voie navigable sous l'angle des services, en utilisant les services d'information fluviale (SIF) comme l'un des éléments d'intégration. En outre, en termes de fonctionnement et de services, le secteur de la navigation intérieure pourrait profiter de la vaste expérience des secteurs ferroviaire et routier. La Zone de navigation intérieure numérique pourrait également fournir une plateforme pour le développement de la navigation intérieure autonome ;

c) La CCNR a fait observer que le cadre réglementaire de l'OMI n'était pas applicable à la navigation intérieure et que, par conséquent, il était essentiel de rechercher des synergies entre navigation intérieure et secteur maritime ;

d) L'Autriche a mentionné que, dans le cas des bateaux sans équipage, des systèmes autonomes étaient nécessaires pour remplir toutes les fonctions des membres de l'équipage, telles que l'entretien, la lutte contre l'incendie et l'amarrage. Par conséquent, une solution avantageuse serait celle qui combinerait des fonctions automatiques de timonier ;

e) L'IVR (également au nom de l'Union européenne de la navigation fluviale) a insisté sur l'importance de cette question. Pour le secteur de la navigation et les assurances, il était indispensable, concernant les futurs investissements, de savoir à quoi s'en tenir en termes de développement futur, de possibilités et de cadre juridique, tout en accordant suffisamment d'attention à la déontologie. L'IVR a invité les participants à participer à l'atelier sur la navigation autonome le 17 mai 2018, à Strasbourg (France), dans le cadre de son congrès ;

f) La Commission de la Save a souligné que les États membres, les Commissions fluviales et la CEE devaient commencer par faire des efforts pour élaborer le cadre juridique et réglementaire en vue de la réalisation de ce concept par le secteur de la navigation. En outre, la compatibilité entre les transports maritimes et la navigation intérieure devrait être prise en compte ;

g) Le SINTEF a indiqué que l'atelier avait révélé les progrès réalisés dans des zones d'essai limitées, dans des conditions spéciales et avec un matériel adapté, et que, par conséquent, on pouvait supposer que, dans les années à venir, la navigation autonome sur les voies de navigation intérieure se développerait progressivement en fonction des systèmes de transport, laissant ainsi davantage de temps pour élaborer des règlements ;

h) L'animateur a déclaré que les futurs systèmes de navigation autonome devraient être similaires, sur la base de l'expérience acquise, et que l'une des tâches essentielles était le développement d'infrastructures dans le transport multimodal.

23. La table ronde qui a suivi a été consacrée à la numérisation, aux priorités, avantages et défis des bateaux autonomes en navigation intérieure ainsi qu'à l'interaction avec le secteur maritime. Les principales questions abordées ont été :

- Une terminologie commune ;
- Les avantages économiques ;
- La manière d'intéresser les investisseurs à la navigation autonome ;
- La synergie avec le secteur maritime ;
- Une approche plus souple dans les deux secteurs ;
- Les bateaux autonomes et la numérisation ;
- Les contrats d'assurance ;
- L'approbation du public ; et
- L'éthique.

24. Il a été souligné que les approches utilisées en navigation intérieure et en navigation maritime avaient beaucoup de points communs mais qu'il fallait néanmoins tenir compte de leurs différences, tout en recherchant des synergies en matière de technologie, de cybersécurité et d'autres aspects.

25. Les participants ont convenu que la coopération internationale était capitale pour le développement de ce concept, en particulier une base réglementaire internationale.

26. Le SC.3/WP.3 a formulé des observations préliminaires sur la base des réponses au questionnaire à choix multiples distribué par le secrétariat lors de l'atelier :

- Une majorité des personnes ayant répondu considéraient que le concept de navigation autonome était pertinent ou allait le devenir au cours des prochaines années ;
- S'agissant des niveaux d'automatisation jugés pertinents pour les voies navigables, les solutions hybrides, les bateaux à équipage réduit, les bateaux intelligents et les bateaux sans équipage commandés à distance ont été choisis ;
- Près de la moitié des participants étaient d'avis que tous les types de bateaux se prêtaient à un fonctionnement autonome, tandis que d'autres ont cité des types particuliers de bateaux (barges dans des assemblages d'embarcations, bacs, bateaux de marchandises motorisés et d'autres types).

27. Parmi les avantages de la navigation autonome, étaient cités :

- La minimisation des risques humains ;
- L'amélioration de la sécurité de la navigation ;
- Les économies au fil du temps ;
- L'amélioration de l'efficacité opérationnelle et l'économie de temps de parcours ; et
- La réduction de l'impact sur l'environnement.

28. Parmi les risques et défis potentiels de la navigation autonome, étaient cités :

- L'absence de base réglementaire ;
- Les coûts de la modernisation, de l'équipement, des nouveaux types de bateaux et des centres de contrôle ;
- Les questions et problèmes posés par la technologie de l'automatisation ;
- La nécessité de nouveaux principes d'évaluation et de gestion de la sécurité ; et
- La nécessité de nouvelles procédures de qualification et d'évaluation.

29. Il a été indiqué que la valeur ajoutée de la navigation autonome au niveau paneuropéen serait une approche harmonisée et des échanges de bonnes pratiques, la promotion de l'innovation, une compétitivité et une attractivité accrues du secteur et l'amélioration de la sécurité de la navigation et de la mobilité.

30. Les priorités et les prochaines étapes du développement de la navigation autonome sur les voies navigables étaient : a) recherche et développement dans le domaine de la

technologie de l'automatisation et projets et essais pilotes ; b) élaboration de la base législative ; c) diffusion d'informations ; et d) élaboration de contrats d'assurance.

VI. Infrastructure des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)

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

Documents : ECE/TRANS/120/Rev.3 et ECE/TRANS/SC.3/205.

31. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat que les amendements à l'AGN adoptés par le SC.3 à sa soixante et unième session avaient été transmis avec un mémorandum à la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU pour que les notifications dépositaires soient enregistrées conformément à l'article 13 de l'AGN.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/10.

32. Le SC.3/WP.3 a approuvé à titre préliminaire la proposition d'amendement de l'Ukraine (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/10) et prié le secrétariat de la transmettre au SC.3. La Belgique a informé les participants à la session des travaux en cours sur l'inventaire des modifications du réseau d'infrastructures des voies navigables en région flamande.

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

Document : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2.

33. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la deuxième édition de l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E était disponible sur la page Web du SC.3.

34. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations concernant les consultations en cours avec la Commission européenne au sujet de l'intégration de la résolution n° 49 dans le Règlement n° 1315/2013 de l'Union européenne et a demandé au secrétariat de poursuivre ces consultations.

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

35. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat au sujet de l'actualisation de la Carte du réseau européen des voies navigables (Résolution n° 30) sur la base des versions récentes de l'AGN et du Livre bleu. Le Président a proposé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de la prochaine session du SC.3/WP.3 et mentionné certains aspects qui pourraient également être examinés : le retour d'information, la facilité d'utilisation et des avantages pratiques pour les armateurs et les exploitants de bateaux.

VII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1 ; ECE/TRANS/SC.3/2017/7, ECE/TRANS/SC.3/2017/10 ; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/2, ECE/TRANS/2018/15 et document informel SC.3/WP.3, n° 6 (2018).

36. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la Résolution n° 88 était disponible sur la page Web du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.1).

37. Le SC.3/WP.3 a approuvé les projets d'amendements au CEVNI ci-dessous :

a) *Modifier* le paragraphe 2 de l'article 6.31, « Signaux sonores pendant le stationnement » :

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bateau de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions ne s'appliquent qu'au remorqueur ~~et au dernier bateau du convoi.~~

b) Aux paragraphes 1 et 2 de l'article 7.08, *remplacer* « bateaux » *par* « bateaux et convois » ;

c) *Modifier* le pictogramme du C.5 comme indiqué au paragraphe 16 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/2 et la description de C.5 à l'annexe 7, comme suit :

C.5 Le chenal est éloigné de la rive ~~droite (gauche)~~ où le signal est installé ; le chiffre porté sur le signal indique, en mètres, la distance, comptée à partir du signal, à laquelle les bateaux doivent être maintenus.

38. Le Groupe de travail a pris note des décisions prises lors de la vingt-septième réunion du Groupe d'experts du CEVNI qui s'est tenue le 13 février 2018. Le secrétariat a informé le SC.3/WP.3 que le rapport intégral de la réunion serait publié en tant que document de travail de sa cinquante-troisième session.

39. Le Groupe de travail a noté que la prochaine réunion du Groupe d'experts du CEVNI, la vingt-huitième, était prévue le 26 juin 2018, juste avant la cinquante-troisième session du SC.3/WP.3.

40. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations communiquées par la CCNR concernant les récents amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs au conducteur, à l'obligation de raccordement au réseau électrique à terre pour certaines aires de stationnement particulières et à la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

B. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22, révision 2)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/2017/11 et Rev.1,
ECE/TRANS/SC.3/2017/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/3 et
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/4.

41. Le Groupe de travail a examiné et approuvé à titre préliminaire le projet de chapitre 14 « Prescriptions régionales et nationales spéciales » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/3), sous réserve des modifications proposées lors de la session.

42. Le Groupe de travail a examiné et approuvé à titre préliminaire les modifications de l'annexe 1 « Feux rythmés » sur la base de la Recommandation E-110 de l'AISM « Rhythmic characters of lights on aids to navigation (Caractéristiques rythmiques des feux d'aide à la navigation) » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/4), sous réserve de la modification de la dernière colonne du paragraphe 3.1 du tableau 2 proposée par l'Autriche.

Un feu rouge à éclats réguliers peut indiquer :

- Le côté droit du chenal ;
- Le chenal proche de la rive droite.

Un feu vert à éclats réguliers peut indiquer :

- Le côté gauche du chenal ;
- Le chenal proche de la rive gauche.

Un feu jaune à éclats réguliers peut indiquer :

- Une marque spéciale ;
- Une marque de traversée.

43. En réponse à la proposition soumise par l'AISM, le SC.3/WP.3 a décidé d'examiner les lignes directrices de l'AISM intitulées « Selection of rhythmic characters and synchronization of lights for aids to navigation (Sélection des caractéristiques rythmiques et synchronisation des feux d'aide à la navigation) (G1116, décembre 2016) », susceptibles de servir de base à d'éventuelles modifications de la SIGNI à sa prochaine session.

44. Le Groupe de travail a pris note de la décision prise par le Groupe d'experts du CEVNI à sa vingt-septième session concernant un nouveau projet de SIGNI et a prié le Groupe d'établir une proposition pour examen par le SC.3/WP.3.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 et Amend.1 à 4, ECE/TRANS/SC.3/2015/8,
ECE/TRANS/SC.3/2015/9, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8,
ECE/TRANS/SC.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/2017/15,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/7,
document informel SC.3 n° 3 (2017), document informel SC.3/WP.3 n° 7
(2017) et document informel SC.3/WP.3 n° 2 (2018).

45. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la dixième réunion du Groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61, qui s'est tenue les 2 et 3 octobre 2017 à Genève (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5).

46. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur les propositions d'amendements à la résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/9 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5) et les propositions visant à harmoniser les prescriptions

techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure contenues dans la résolution n° 61 avec le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6) à sa prochaine session.

47. Le SC.3/WP.3 a pris note de l'établissement par le secrétariat de la version finale du texte russe de l'édition 2015 de la norme ES-TRIN et lui a demandé de regrouper les textes.

48. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant les dispositions applicables aux bateaux utilisés pour la navigation dans les ports, transmises par la Fédération de Russie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/7) ainsi que d'autres informations transmises par ce même pays.

49. Le SC.3/WP.3 a été informé par la Commission du Danube des décisions qu'elle a prises à sa quatre-vingt-neuvième session (13 décembre 2017, Budapest), relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

D. Outils électroniques à l'appui des transports par voie navigable

50. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par M. F. Andritsos (Centre commun de recherche de la Commission européenne) sur les initiatives de la Commission européenne sur la future mise en place d'outils électroniques pour les transports par voie navigable. Le rôle joué par le Centre commun de recherche dans la réglementation des transports par voie navigable a consisté à apporter son soutien scientifique et technique à la Direction générale de la mobilité et des transports concernant la base de données figurant dans la Directive 2017/2397/UE et à offrir des options pour un système électronique à l'appui des transports par voie navigable. Ce travail reposait sur la stratégie du marché unique numérique, le Plan d'action de l'administration en ligne et le concept de Zone de navigation intérieure numérique. M. Andritsos a notamment décrit : a) l'architecture, les principaux éléments constitutifs et les principes de fonctionnement de la base de données centrale, qui étaient actuellement en cours d'élaboration ; b) la procédure d'échange avec les registres nationaux des États membres et l'interaction avec les autorités nationales ; et c) le concept de bateau virtuel. Pour conclure, il a évoqué de nouvelles tâches et de nouveaux défis, notamment les aspects juridiques, le respect de la vie privée et la protection des données, des idées à l'épreuve du temps et d'autres questions.

51. Le SC.3/WP.3 a remercié M. Andritsos pour son exposé et a demandé au secrétariat de le tenir informé de toute évolution de la situation à la Commission européenne concernant les bases de données électroniques pour les transports par voie navigable et les questions connexes.

VIII. Troisième réunion du groupe spécial chargé de préparer la Conférence mondiale sur les transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/19, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8 et documents informels n°s 2 à 4, 8, 10, 11 et 12 du SC.3/WP.3 (2018).

52. Le Groupe de travail a examiné et mis la dernière main à un projet de la Déclaration ministérielle sur la base d'observations de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Fédération de Russie, des Pays-Bas, de la Pologne, de l'Ukraine, de la Commission de la Save et de l'ERSTU (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8, documents informels n°s 8, 10, 11 et 12 du SC.3/WP.3 (2018) et documents informels).

53. Le SC.3/WP.3 est convenu d'apporter les modifications ci-après :

- *Ajouter* un titre « La navigation intérieure dans le contexte international » et *déplacer* le sous-titre « Préambule » après le premier paragraphe ;

- *Remplacer* « gouvernements » *par* « pays » dans tout le texte ;
 - *Introduire* quelques modifications d'ordre rédactionnel.
54. Le SC.3/WP.3 a décidé de modifier le préambule comme suit :
- Dans le premier paragraphe, après « des objectifs de développement durable » *ajouter* « énoncés dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030, adopté le 25 septembre 2015 lors du Sommet des Nations Unies sur le développement durable, en ce qui concerne les » ;
 - Dans le quatrième paragraphe, *remplacer* « notamment les économies d'échelle, la sécurité » *par* « en particulier le niveau de sécurité » ;
 - Au cinquième paragraphe, *remplacer* « en particulier pour les régions sans littoral » *par* « notamment pour les pays en développement sans littoral » ;
 - *Modifier* les septième et huitième paragraphes ;
 - Dans le douzième paragraphe, *supprimer* « pour les principaux acteurs du secteur » et après « aspects environnementaux » *ajouter* « la logistique, l'attrait du secteur » ;
 - Dans le treizième paragraphe, *remplacer* « organisations internationales » *par* « toutes les parties intéressées » ;
55. À l'issue de la discussion, le SC.3/WP.3 est convenu de modifier les alinéas a) à c) de la partie consacrée aux objectifs et mesures.
56. Le SC.3/WP.3 est convenu de modifier « Mesures stratégiques à prendre sur la base de ces objectifs » comme suit :
- *Modifier* les paragraphes 1 et 2 *comme suit* :
 1. Les ministres encouragent les pays qui n'ont pas de cadre réglementaire adéquat concernant le transport par voie navigable à s'appuyer sur les conventions internationales des Nations Unies en la matière, voire à y adhérer ;
 2. Les ministres soulignent l'importance des traités et accords bilatéraux et multilatéraux pour le développement du transport international et des systèmes de transport transfrontaliers ;
 - *Supprimer* les paragraphes 3, 17, 23 et 4 (première phrase) ;
 - *Modifier* les paragraphes 4 à 7, 11 à 13, 15, 16, 20, 22 et 23 et 26, à l'issue de la discussion ;
 - *Placer* la deuxième partie du paragraphe 8 comme mesure stratégique distincte et *modifier comme suit* :

Les ministres accueillent avec satisfaction les mesures prises pour faire en sorte que les voies navigables d'importance internationale soient pleinement intégrées dans les réseaux de transport internationaux, ceci afin de faciliter l'accès aux ressources financières des établissements financiers internationaux aux fins de leur développement.
 - *Modifier* la première phrase du paragraphe 19, *comme suit* :

Les ministres sont conscients de la nécessité de mettre en place des règles de concurrence équitables entre tous les modes de transport.
 - *Modifier* le paragraphe 22 *comme suit* :

Les ministres prendront des mesures raisonnables pour faire en sorte que les certificats de membre d'équipage et les documents de bateau soient reconnus, afin d'améliorer la mobilité des bateaux et des équipages.
 - *Ajouter* un nouveau paragraphe après le paragraphe 24, *libellé comme suit* :

Les ministres souhaitent un développement du transport de marchandises et de passagers et de la navigation de plaisance sur les voies navigables dans l'intérêt

du développement économique et social, et un renforcement de la coopération internationale.

- Au paragraphe 25, *modification sans objet en français.*

57. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer le texte final du projet d'ici au 1^{er} mars 2018 et d'accepter uniquement des modifications rédactionnelles mineures après cette date.

58. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Pologne concernant le lieu, la logistique, le site Web et d'autres questions connexes de la Conférence internationale sur le transport par voie navigable (18 et 19 avril 2018, Wrocław (Pologne)).

59. Le SC.3/WP.3 a été informé par le secrétariat des préparatifs en vue de la signature de la déclaration, des invitations aux pays et autres parties prenantes, du programme de la Conférence et des questions connexes.

60. Suite à la proposition de la Fédération de Russie, le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat et au pays hôte de continuer les préparatifs et de rendre les informations disponibles dans les meilleurs délais.

IX. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)

61. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'adoption de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

X. Promotion des services d'information fluviale et 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 (SIF) (20-24 novembre 2017, Bratislava)

62. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le Président à propos de la réunion portant sur des questions communes et des réunions des groupes d'experts internationaux lors de la semaine consacrée aux SIF. La semaine consacrée aux SIF a été accueillie par l'Agence pour le développement des transports maritimes (ARVD) et le Ministère des transports et de la construction de la République slovaque et organisée conjointement par l'Équipe d'appui de la semaine consacrée aux SIF de Viadonau. La prochaine semaine consacrée aux SIF se tiendra du 11 au 15 juin 2018 à Rotterdam (Pays-Bas).

B. Mise à jour des résolutions de la CEE présentant un intérêt pour les SIF

Documents : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/198, ECE/TRANS/SC.3/199, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6/Rev.1.

Avis à la batellerie (NtS) et normes ECDIS Intérieur

63. Les nouvelles versions des avis à la batellerie et des normes ECDIS Intérieur, qui ont été élaborées par les groupes d'experts des SIF internationaux étaient affichées sur le portail de l'amélioration de la réglementation de la Commission européenne ouvert à la consultation du public et seraient soumises au Comité du transport par voies navigables (26 février 2018, Bruxelles).

Suivi et repérage des bateaux (VTT) et normes de l'AIS intérieur

64. La Commission européenne était en train de réviser la norme VTT, avant la tenue de la consultation publique sur le portail de l'amélioration de la réglementation de la Commission.

Notification électronique internationale (ERI)

65. Le Groupe d'experts ERI fournirait des contributions supplémentaires pour la version révisée de la norme ERI à la Commission européenne. La norme devrait alors suivre une procédure similaire à celle d'autres normes SIF.

C. Coopération avec le Forum SIG pour le Danube

66. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de sa participation à la Conférence sur les services d'information du Danube – DISC-17 (5 et 6 décembre 2017, Ruse (Bulgarie)) et du document final de la Conférence.

XI. Navigation de plaisance (point 10 de l'ordre du jour)

A. Activités du Groupe informel de travail de la navigation de plaisance

67. Le SC.3/WP.3 a pris note des informations sur les résultats de la deuxième réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance (12 et 13 février 2018, Genève). Ont assisté à la réunion les représentants de l'organisme finlandais de la sécurité des transports (Trafi), de l'Autorité maritime norvégienne, de l'inspection d'État des menues embarcations (Ministère de la défense civile, des situations d'urgence et de l'élimination des conséquences des catastrophes naturelles de la Fédération de Russie), l'Association des petites embarcations et des sports nautiques de l'Ukraine, l'EBA et l'Association internationale des écoles de voile (ISSA).

68. Le SC.3/WP.3 pris note des décisions prises par le Groupe :

- Établir des questionnaires afin de déterminer les thèmes communs qui pourraient, à leur tour, permettre de définir de bonnes pratiques ;
- Mettre en place une base de données CEE de questions, à l'usage des administrations pour leur faciliter l'évaluation des connaissances du CEVNI et, en fin de compte, leur permettre d'élaborer leurs propres épreuves.

69. L'EBA a souligné qu'à son avis, le Groupe avait eu une réunion fructueuse et un utile échange de vues sur un large éventail de sujets, et s'est félicité de pouvoir participer au Groupe. Elle a souligné qu'un Groupe élargi serait souhaitable et en particulier avec la participation de représentants des administrations nationales, de leurs autorités compétentes ou de leurs organes autorisés, car cela aurait pour effet d'élargir la portée des débats et d'intensifier l'échange d'informations.

70. Le Groupe de travail a noté que la prochaine réunion du groupe de travail informel se tiendrait en octobre 2018, à Genève, éventuellement juste avant ou après la soixante-deuxième session du SC.3.

B. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, quatrième révision) et directives concernant la résolution n° 40

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

71. Le Groupe de travail a été informé de l'adoption, à la soixante et unième session du SC.3, d'amendements à la révision 4 de la résolution n° 40, en tant que résolution n° 89, disponible sur la page Web du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/205, par. 85).

72. Le SC.3/WP.3 a pris note du fait que la version révisée des Directives concernant la résolution n° 40, adoptée à la soixante et unième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/205, par. 88), fera l'objet d'une publication de la CEE en trois langues. L'EBA a recommandé ce document aux délégations, car la méconnaissance du certificat ICC constituait un défi de taille dans le secteur de la navigation de plaisance. Elle a encouragé une plus large diffusion des informations figurant dans le document.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/9.

73. Le Groupe de travail a examiné la proposition d'amendement à l'annexe I, intitulée « Les classes spécifiques de navigation de plaisance », et à l'annexe II, intitulée « Carte du réseau européen de navigation de plaisance (AGNP) », de la résolution n° 52, révisée. La Slovaquie a prié le secrétariat de supprimer la liaison manquante Váh-Oder (E.81) de l'annexe II et de laisser cette zone inchangée dans l'annexe II de la résolution n° 52, révision 1. Les autres modifications ont été approuvées à titre préliminaire.

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

A. Conférence « L'avenir de l'Oder »

74. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat, la Pologne et l'ERSTU sur la conférence « L'avenir de l'Oder » (16 novembre 2017, Wrocław (Pologne)) et du mémorandum signé par les participants.

B. Affectation des travailleurs au sein de l'Union européenne applicable à la navigation intérieure

75. Le Groupe de travail a pris note de l'information communiquée par la Pologne sur le détachement de travailleurs dans l'Union européenne conformément à la Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs dans le cadre de la prestation de services. Les participants ont été invités à communiquer, le cas échéant, leur analyse des conséquences possibles de cette directive pour la navigation intérieure et, en particulier, le secteur privé.

76. Le Groupe de travail a pris note de la question de la Pologne sur le détachement de travailleurs dans l'Union européenne conformément à la proposition d'une directive de l'Union européenne et du Conseil modifiant la Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement des travailleurs dans le cadre de la prestation de services. Les participants ont été invités à communiquer, le cas échéant, leur analyse des conséquences possibles de cette directive pour le secteur des transports par voie navigable.

C. Terminologie employée pour l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport par voies navigables intérieures

77. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des activités du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport. À sa cinquième session, tenue les 30 et 31 janvier 2018, le Groupe a examiné un document sur la terminologie employée dans la région de la CEE pour estimer les coûts de construction de voies navigables et invité le SC.3/WP.3 à formuler des observations à ce document. Celui-ci a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour provisoire de sa cinquante-troisième session.

D. Atelier sur les données statistiques relatives aux voies de navigation intérieure

78. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat qu'un atelier organisé par le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) provisoirement consacré aux statistiques relatives aux voies de navigation intérieure se tiendrait du 12 au 14 juin 2018. Les représentants ont été invités à participer et à présenter des propositions pour examen. L'ERSTU a proposé que les statistiques sur les bateaux fluvio-maritimes soit l'un des thèmes abordés.

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

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