



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-troisième session
Genève, 27-29 juin 2018

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

Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--|--------------------|-------------|
| I. Participation | 1–5 | 3 |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) | 6–7 | 3 |
| III. Résultats de la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable (Wrocław (Pologne), les 18 et 19 avril 2018) (point 2 de l'ordre du jour) | 8–11 | 3 |
| IV. Infrastructure des voies navigables (point 3 de l'ordre du jour)..... | 12–18 | 4 |
| A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale | 12 | 4 |
| B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)..... | 13 | 4 |
| C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2)..... | 14–15 | 5 |
| D. Carte du réseau européen de voies navigables (résolution n° 30)..... | 16–18 | 5 |
| V. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)..... | 19–42 | 6 |
| A. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24, révision 5)..... | 19–29 | 6 |
| B. Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22, révision 2)..... | 30–34 | 7 |



| | | | |
|-------|--|-------|----|
| C. | Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée) | 35–42 | 8 |
| VI. | Promotion des services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 5 de l'ordre du jour)..... | 43–59 | 9 |
| A. | Directives et recommandations à l'intention des services d'information fluviale (résolution n° 57) | 43–46 | 9 |
| B. | Mise en œuvre du système automatique d'identification pour la navigation intérieure | 47–48 | 10 |
| C. | Actualisation des résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale | 49–59 | 11 |
| VII. | Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)..... | 60–62 | 13 |
| VIII. | Termes et définitions relatifs aux transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour) | 63–64 | 13 |
| IX. | Navigation de plaisance (point 8 de l'ordre du jour)..... | 65–67 | 14 |
| A. | Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4) et directives relatives à la résolution n° 40 | 65–66 | 14 |
| B. | Réseau européen de navigation de plaisance (résolution n° 52 révisée) | 67 | 14 |
| X. | Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) | 68–72 | 14 |
| A. | Atelier organisé par le Groupe de travail des statistiques des transports | 68–69 | 14 |
| B. | Base de données européenne sur les coques | 70 | 15 |
| C. | Informations relatives au congrès de 2018 de l'IVR | 71 | 15 |
| D. | Conférence internationale d'experts du transport de fret combiné (Zagreb, 29 mai 2018) | 72 | 16 |
| XI. | Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour) | 73 | 16 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a tenu sa cinquante-troisième session du 27 au 29 juin 2018, à Genève.
2. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, Pays-Bas, Pologne, Tchéquie et Ukraine.
3. Ont également participé à la session des représentants de la Commission du Danube (organisation intergouvernementale), ainsi que des délégations des organisations non gouvernementales suivantes : Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT), Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN). À l'invitation du secrétariat, des représentants des sociétés Nonius Engineering, Inland Waterways International et Transmanche Consultants étaient présents.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique qui relève 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 examiné les tâches incombant au Groupe de travail à la lumière des événements récents, en particulier la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable, et lui a souhaité une session fructueuse.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/104, par. 7), M. I. Ignatov (Bulgarie) a assuré la présidence de la cinquante-troisième session.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/105 et document informel SC.3/WP.3 n° 13 (2018).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour en y ajoutant les points ci-après au titre du point 9 (Questions diverses) : a) Base de données européenne sur les coques ; b) Informations sur le congrès de l'IVR¹, tenu les 17 et 18 mai 2018 à Strasbourg (France) ; c) La Conférence internationale des experts du transport de fret combiné (Zagreb, 29 mai 2018). Le document informel SC.3/WP.3 n° 13 (2018) a été ajouté à la liste des documents de l'ordre du jour pour que les documents informels SC.3/WP.3 n°s 14 à 22 (2018) puissent être pris en compte. Tous les exposés peuvent être consultés à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2018.html.
7. Conformément à l'usage, il a été convenu que seules les principales décisions prises figureraient dans le projet de rapport qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et distribué après la session.

III. Résultats de la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable (Wrocław (Pologne), les 18 et 19 avril 2018) (point 2 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8/Rev.1.

8. Le Groupe de travail a pris note des renseignements relatifs aux résultats de la Conférence ministérielle internationale sur les transports par voie navigable organisée conjointement par le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure et par la CEE, qui s'était tenue à Wrocław (Pologne), les 18 et 19 avril 2018. Le secrétariat a remercié le Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure pour l'excellente organisation de la Conférence.

¹ Association internationale chargée de la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance, et de la tenue d'un registre des bateaux de navigation intérieure en Europe.

9. Le Groupe de travail a salué l'adoption de la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international ». Il a été informé que les signataires lors de la Conférence étaient les suivants : Autriche, Bélarus, Belgique, Chine, Croatie, Fédération de Russie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Slovaquie, Tchéquie, Thaïlande et Ukraine. On trouvera le texte de cette déclaration dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/8/Rev.1. Le secrétariat a informé les participants que d'autres pays avaient exprimé le souhait de signer la déclaration. Le Président a transmis au secrétariat le texte de la déclaration signé par la Bulgarie. Le Groupe de travail a encouragé les États membres qui ne l'avaient pas encore fait à signer la déclaration². Le secrétariat a informé le Groupe de travail que lors de la conférence une annonce avait été signée par les participants à l'appui de la déclaration ; les représentants qui souhaitaient s'y joindre ont été invités à signer cette annonce à la soixante-deuxième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

10. Le Groupe de travail a examiné les mesures de suivi que la CEE devait prendre en vue de la mise en œuvre de la déclaration. À cette fin, il a recommandé au SC.3 d'établir, à sa soixante-deuxième session, un projet de résolution du Comité des transports intérieurs à l'appui de la déclaration. Il a été demandé au secrétariat d'établir ce projet de résolution pour la session du SC.3 et de le communiquer aux représentants.

11. Dans le prolongement de la Conférence, le Groupe de travail a décidé de tenir un atelier sur la numérisation dans les transports par voie navigable à la soixante-deuxième session du SC.3. L'Allemagne a indiqué que ce sujet était lié à la cybersécurité. D'autres thèmes d'ateliers ont été proposés : a) les incidences sur l'environnement de la navigation intérieure et la prévention de la pollution ; b) les normes de formation et les prescriptions en matière de qualification professionnelle en navigation intérieure ; et c) l'intégration du transport par voie navigable dans les chaînes de transport multimodal et logistique.

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

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

Documents : ECE/TRANS/120/Rev.3 et document informel SC.3/WP.3 n° 22 (2018).

12. Le Groupe de travail a pris note du processus en cours relatif à la modification de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale, conformément à l'article 13 de l'Accord. La notification dépositaire C.N.56.2018.TREATIES-XI.D.5 figure dans le document informel SC.3/WP.3 n° 22 (2018).

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.3/2018/11.

13. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les amendements au Livre bleu soumis par les Gouvernements belge et ukrainien, tels que proposés dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/11. Il a été demandé au secrétariat d'élaborer un projet d'additif 1 au Livre bleu dans lequel les amendements approuvés en 2017 et 2018 seraient soumis au SC.3 pour adoption à sa soixante-deuxième session.

² Le 29 juin 2018, la Suisse est également devenue signataire de la déclaration ministérielle.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/11.

14. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les projets d'amendements à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E énoncés à la section I du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/11.

15. Le Groupe de travail a pris note des lenteurs dans les consultations entre le secrétariat et 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 ses efforts.

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

Document : document informel SC.3/WP.3 n° 18 (2018).

16. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du secrétariat et des renseignements complémentaires fournis par Transmanche Consultants sur les progrès accomplis dans l'établissement à l'aide d'un SIG³ de la carte en ligne du réseau européen de voies navigables en application de la résolution n° 30 et conformément aux données du Livre bleu⁴. Parmi les difficultés, on pouvait citer la définition du niveau de détail requis, l'existence de deux ensembles de paramètres des voies navigables différents pour plusieurs sections et différentes méthodes de détermination des points de départ et de fin (par noms géographiques ou par kilomètres de cours d'eau), etc. Les États membres ont été invités à faire part de leurs observations. L'outil géomatique présentait certains avantages par rapport à une carte « statique » traditionnelle, mais l'impression et la lisibilité d'une carte à partir de l'application géomatique pourraient être problématiques en fonction de l'échelle d'impression.

17. L'Allemagne, le Bélarus et la Belgique ont fait des observations. Le Bélarus a proposé d'ajouter les informations sur les écluses pour la voie navigable E 40 sous réserve des modifications figurant dans le document informel SC.3/WP.3 n° 18 (2018). Le Groupe de travail s'est penché sur les améliorations qui pouvaient être apportées à la carte sur le plan fonctionnel et a discuté de la disponibilité d'une version imprimable. L'Allemagne a fait observer que les difficultés rencontrées lors de l'élaboration de cartes géomatiques concernaient la structure logique des données et la visualisation cartographique, et a mentionné le projet COMEX (Corridor Management Execution)⁵ relatif aux services d'information fluviale, qui permettrait de créer un ensemble de données logiques représentant la structure du réseau de voies navigables.

18. Le Président a remercié Transmanche Consultants et le secrétariat pour le travail accompli et a exprimé l'espoir qu'il serait achevé avant la soixante-deuxième session du SC.3.

³ Système d'information géographique.

⁴ Disponible en ligne à l'adresse http://tiny.cc/agn_map.

⁵ Le projet COMEX est un projet comportant des bénéficiaires multiples, financé par la Connecting Europe Facility (CEF) et visant à définir, caractériser, mettre en œuvre et exploiter durablement les services d'information fluviale sur les couloirs de navigation.

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

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1, ECE/TRANS/SC.3/2017/10 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12.

19. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la vingt-septième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue le 13 février 2018, et a approuvé à titre préliminaire les propositions d'amendements au CEVNI formulées aux paragraphes 8, 11, 15 et 17 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12. La Fédération de Russie a approuvé la suppression de l'alinéa n) du paragraphe 4 de l'article 4.07 ; elle a fait observer que les navires de mer transmettaient des signaux au moyen du dispositif électronique de localisation, mais que cette disposition pouvait être omise dans le cadre de l'article 4.07.

20. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant les résultats de la vingt-huitième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue le 26 juin 2018 : a) modifier les articles 3.14 et 7.07 ; b) modifier le chapitre 10 sur la base des mises à jour de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) ; c) modifier les articles 1.07, 4.07, 7.06 et 8.02 ainsi que l'annexe 7, et ajouter une nouvelle annexe sur les catégories de bateaux basée sur le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) ; et d) harmoniser la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) avec le CEVNI. La Belgique a complété ces informations par quelques précisions. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un rapport détaillé de la réunion pour la soixante-deuxième session du SC.3.

21. La Fédération de Russie a remercié la Belgique pour la proposition d'amendement établie pour la réunion du Groupe d'experts du CEVNI sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/2017/10. Elle a estimé que l'article 4.07 du CEVNI devait être mis à jour et a formulé quelques observations préliminaires sur les amendements à l'article 4.07 du CEVNI qui pourraient découler de l'article 4.07 du RPNR :

a) Ne devaient figurer dans le CEVNI ni une référence au Règlement de visite des bateaux du Rhin ni l'obligation (cette dernière pour des raisons économiques) faite aux bateaux d'être équipés de dispositifs ECDIS Intérieur ;

b) La prescription imposant qu'un message AIS⁶ soit conforme au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure (Vessel Tracking and Tracing Standard for Inland Navigation, VTT) ne s'appliquait pas aux navires de mer équipés de dispositifs AIS conformément aux normes de l'Organisation maritime internationale ; une note devait donc être ajoutée à cette disposition ;

c) Une annexe distincte pour l'indication du statut navigationnel, similaire à l'annexe 11 du RPNR, n'était pas nécessaire, car le Règlement des radiocommunications de l'UIT⁷ visé au paragraphe 1 de l'article 4.07 comportait déjà cette information.

22. La Belgique a indiqué que les travaux sur la proposition d'amendement avaient commencé et que le débat se poursuivrait. Les représentants ont été encouragés à faire part de leurs observations.

23. L'Autriche a présenté les observations suivantes :

a) Le certificat de visite mentionné à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 4.07 du RPNR devait être suivi d'une référence au règlement de visite des bateaux concerné et, par conséquent, la référence au RPNR devait être remplacée par la résolution n° 61 ou peut-être par le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) ;

⁶ Système d'identification automatique.

⁷ Union internationale des télécommunications.

b) Les appareils ECDIS Intérieur mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 3 de l'article 4.07 du RPNR devaient être utilisés en mode information et, par conséquent, les coûts de cet équipement seraient réduits. Toutefois, l'obligation pour les bateaux d'être équipés d'appareils ECDIS Intérieur ne pouvait pas être instaurée sur toutes les voies navigables européennes, et cette disposition devait être modifiée comme suit :

« Les autorités compétentes peuvent exiger, sur les voies navigables intérieures pour lesquelles des cartes électroniques de navigation⁸ intérieure officielles sont disponibles, que les bateaux équipés d'appareils AIS Intérieur, à l'exception des ferries, soient également équipés d'appareils ECDIS Intérieur en mode information. ».

24. Le Président a conclu que le Groupe d'experts du CEVNI devait poursuivre le débat et a demandé au secrétariat de lui communiquer ces propositions pour sa réunion suivante.

25. Conformément à la recommandation du Groupe d'experts du CEVNI, le Groupe de travail a décidé d'inscrire la question des transports intelligents par voie navigable à l'ordre du jour de la soixante-deuxième session du SC.3.

26. En vue de travaux futurs concernant le chapitre 10, le Groupe de travail a invité les États membres à communiquer des informations sur les dispositions de leur réglementation nationale relatives à l'interdiction de déverser les eaux usées des bateaux dans les voies de navigation intérieure.

27. Le Groupe de travail a noté que la vingt-neuvième réunion du Groupe d'experts du CEVNI se tiendrait le 2 octobre 2018, durant la même période que la soixante-deuxième session du SC.3.

28. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir une version récapitulative des amendements qui avaient été approuvés à titre préliminaire à ses cinquante-deuxième et cinquante-troisième sessions pour décision définitive par le SC.3 à sa soixante-deuxième session.

29. Le Groupe de travail a pris note de la publication de la cinquième édition révisée du document sur la mise en œuvre du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (ECE/TRANS/266), qui serait bientôt disponible en anglais sur la page Web de la CEE (version électronique uniquement).

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/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/2017/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/13, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/14 et document informel SC.3/WP.3 n° 17 (2018).

30. Le Groupe de travail a pris connaissance du document communiqué par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/13).

31. Le Groupe de travail a approuvé la proposition relative au chapitre 8 communiquée par la Commission internationale du bassin de la Save (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/14).

32. Le Groupe de travail a approuvé les amendements ci-après au tableau 5.1 du chapitre 5, quatrième colonne du document ECE/TRANS/SC.3/2017/11/Rev.1 (document informel SC.3/WP.3 n° 17 (2018)) :

a) Pour le signal A1.c, *supprimer* les deuxième à quatrième paragraphes et *modifier* le cinquième paragraphe comme suit :

« Dans les cas où un seul feu rouge n'est pas suffisant pour indiquer clairement l'interdiction voulue, il est recommandé d'utiliser deux feux rouges ou plus. » ;

⁸ CEN.

- b) Pour les signaux A.1b et A.1d, *supprimer* tout le texte ;
- c) Pour le signal D.1b, *ajouter* au début :
« Ouverture recommandée dans les deux sens » ;
- d) Pour le signal D.3b, *remplacer* « du côté du feu isophase » par « dans la direction allant du feu fixe vers le feu isophase » ;
- e) Pour le signal E.1b, *remplacer* les deuxième et troisième phrases par :
« Dans les cas où un seul feu vert ne suffit pas pour indiquer clairement le passage libre, l'utilisation de deux feux verts est recommandée. » ;
- f) Pour les signaux E.1c et E.1d, *supprimer* tout le texte.

33. Le Groupe de travail a approuvé les amendements ci-après au chapitre 9 du document ECE/TRANS/SC.3/2017/11/Rev.1 (document informel SC.3/WP.3 n° 17 (2018)) :

- a) *Supprimer* les sections 9.1 et 9.3 ;
- b) *Renommer* la section 9.2 en 9.1, *remplacer* le titre *par* « Suspension de la navigation pour tous les bateaux » et y *ajouter* les signaux A.1a et A.1d ;
- c) *Ajouter* une nouvelle section 9.2 « Interdiction de la navigation pour les bateaux à moteur » comprenant les signaux A.12 et A.1g ;
- d) *Ajouter* une nouvelle section 9.3 « Interdiction d'entrer dans un port ou une voie navigable tributaire ou d'en sortir ».

34. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire le projet relatif à la Signalisation des voies de navigation intérieure, sous réserve des modifications susmentionnées, et a demandé au secrétariat de le transmettre au SC.3 pour adoption définitive.

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/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, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/15 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/16.

35. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire le projet de nouvelle section 8 B-4 intitulée « Prescriptions relatives aux installations de traitement des eaux ménagères » (document ECE/TRANS/SC.3/2015/8 tel que modifié par le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5) et le projet de chapitre 19 B, « Domaines susceptibles de faire l'objet d'allègements dans les prescriptions techniques applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau des zones 3 et 4 » (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/5), et a demandé au secrétariat de les communiquer au SC.3 pour adoption définitive.

36. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de mettre la dernière main au projet de nouveau chapitre 8 C, « 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 », et de le lui soumettre à sa session suivante.

37. Le Groupe de travail a rappelé que les propositions visant à harmoniser l'annexe à la résolution n° 61 avec la norme ES-TRIN devaient être transmises pour examen au groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61 :

- Document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/14 (chap. 7, 10, 12 et 13) ;
- Documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/15 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/15 (dispositions relatives aux appareils de navigation et d'information) ;

- Document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/16 (dispositions relatives aux moteurs) ;
- Document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/6 (actualisation des sections 1-2 et 7-7 et des chapitres 8 A, 9 et 10).

38. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de transmettre le projet de chapitre 19 intitulé « Dispositions particulières pour les bateaux historiques » (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/15) au groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61 pour examen et de le contacter en vue de commencer les préparatifs de sa réunion suivante.

39. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir une version récapitulative de la résolution n° 61.

40. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir achevé la traduction en russe de l'édition 2015/1 de la norme ES-TRIN, et lui a demandé de télécharger sur la page Web du SC.3 et de commencer la traduction en russe de l'édition de 2017 de l'ES-TRIN.

41. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de la CEMT sur les dispositions spéciales relatives aux bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers. La CEMT était principalement préoccupée par les exigences excessives de la directive 2006/87/CE pour les petits bateaux d'excursions journalières. En conséquence, la construction de ces navires dans l'Union européenne depuis le 30 décembre 2008 n'était possible qu'en accordant des dérogations. Après le remplacement de la directive 2006/87/CE par la directive (UE) 2016/1629, cette question demeurerait urgente, car la norme ES-TRIN, qui devenait juridiquement contraignante en droit de l'Union européenne, comportait des prescriptions similaires concernant ce type de bateau. La CEMT avait présenté une proposition d'amendement au chapitre 15 de la directive 2006/87/CE, qui correspondait au chapitre 15 de l'annexe à la résolution n° 61, concernant les dispositions applicables aux bateaux d'une longueur maximale de 24 mètres et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/16). Cette proposition pouvait servir de base à des amendements à la résolution n° 61 et la CEMT souhaitait donc la transmettre au groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61 pour examen.

42. Le Groupe de travail a décidé de recueillir des informations sur cette question auprès des États membres et des sociétés de classification et d'y revenir à l'une de ses futures sessions.

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

A. Directives et recommandations à l'intention des services d'information fluviale (résolution n° 57)

Documents : documents informels SC.3/WP.3 n°s 14 et 15 (2018).

43. Le Groupe de travail a pris note des informations concernant la révision en cours des directives à l'intention des services d'information fluviale de l'AIPCN (édition 2018) (documents informels SC.3/WP.3 n°s 14 et 15 (2018)) et de l'exposé de M. Cas Willems, Président du groupe de travail 125 de l'AIPCN, sur ces travaux et sur les autres tâches du groupe de travail 125. M. Willems a fourni des informations générales et un bref aperçu de l'évolution des services d'information fluviale depuis 1995 jusqu'au stade actuel de la mise en œuvre dans le monde. Il a également présenté les étapes du cycle de vie de ces services qui se traduisent dans l'élaboration des directives de l'AIPCN ainsi que les perspectives jusqu'en 2030. Il a expliqué qu'en 2018 le groupe de travail 125 de l'AIPCN œuvrerait sur : a) le rapport de situation sur la mise en œuvre et le développement des services d'information fluviale en 2011-2018 ; b) la deuxième édition des définitions relatives aux services d'information fluviale (2018) ; et c) la quatrième édition des directives à l'intention

des services d'information fluviale de l'AIPCN (à paraître en 2018). Il a rappelé les conditions préalables à la mise à jour de ces directives et a fait des observations détaillées sur toutes les modifications introduites dans le projet qui serait parachevé et publié à la fin de l'année 2018.

44. Le Groupe de travail a souligné l'importance qu'aurait ce document révisé une fois qu'il aurait été parachevé et adopté. L'Ukraine a remercié le groupe de travail 125 pour l'excellent document à l'intention des services d'information fluviale, qui répondait aux besoins actuels du secteur, et a proposé des thèmes qui pouvaient figurer dans ce projet : a) les normes de formation des agents des services d'information fluviale ; et b) les caractéristiques dynamiques de la topographie, de la prévision et de la modélisation des cours d'eau. La Fédération de Russie a souligné les résultats positifs obtenus par le groupe de travail 125, en particulier les tableaux 2.1, 3.2 et 3.3 du projet (document informel SC.3/WP.3 n° 14 (2018)), et a insisté sur la nécessité de mettre à jour les résolutions n°s 57 et 73 en fonction des nouvelles directives. Les États membres ont été invités à communiquer leurs observations au secrétariat aux fins de l'établissement du projet au plus tard le 30 juillet 2018.

45. Conformément à la proposition de la Fédération de Russie, le Groupe de travail a estimé qu'il était souhaitable de rendre accessible aux États membres le document intitulé « Rapport technique sur l'état des services d'information fluviale », établi par le groupe de travail 125 de l'AIPCN, et a demandé à celle-ci d'envisager de le faire lorsque le document serait prêt.

46. Le Groupe de travail a noté que la révision de la résolution n° 57 sur la base des directives de l'AIPCN à l'intention des services d'information fluviale pourrait démarrer en 2019.

B. Mise en œuvre du système automatique d'identification pour la navigation intérieure

47. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) présenté par M. Stuurman, ancien Président du groupe de travail sur les services d'information fluviale de la Commission, portant sur l'évaluation des réponses au questionnaire sur l'obligation d'équiper les bateaux de navigation intérieure d'un système d'identification automatique (AIS) Intérieur et d'un système de visualisation graphique qui avait été diffusé en 2016 par la Commission. L'objectif était d'évaluer l'application d'une obligation faite aux bateaux naviguant sur le Rhin d'avoir à bord un AIS Intérieur (art. 4.07 du RPNR), en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2014. L'enquête portait sur les aspects généraux relatifs à l'installation et à la mise en œuvre à bord de l'AIS Intérieur, à des questions fonctionnelles et techniques, à la mise en œuvre de systèmes de visualisation des cartes électroniques, à la protection de la vie privée, au contrôle et à des questions connexes. L'évaluation des réponses reçues de plus de 1 200 répondants a permis de formuler des conclusions et recommandations concernant la sécurité et la fiabilité ainsi que les aspects techniques et autres. La conclusion générale était que l'AIS Intérieur avait été accepté et que ses avantages avaient été reconnus, mais que le matériel radar et VHF⁹ de bord restaient essentiels pour le fonctionnement des bateaux. Les conclusions et recommandations avaient été approuvées par la session plénière de la CCNR du 5 juin 2018 et étaient disponibles sur le site Internet de la Commission.

48. Le Groupe de travail a remercié M. Stuurman de son exposé et a noté l'importance des travaux réalisés par la CCNR et des enseignements tirés de cette analyse pour tous les États membres lors de la mise en œuvre des services d'information fluviale sur leurs voies de navigation intérieure.

⁹ Très haute fréquence.

C. Actualisation des résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale

49. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. W. Haupt, Président du groupe d'experts du Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations (ECDIS) pour la navigation intérieure (Allemagne), sur l'état actuel de la norme révisée relative à l'ECDIS Intérieur. Il a exposé les activités du groupe d'harmonisation de l'ECDIS Intérieur (IEHG) et a présenté une vue d'ensemble du processus de normalisation des services d'information fluviale dans la version 2.4 de la norme relative à l'ECDIS Intérieur par la Commission européenne selon la méthode « Améliorer la réglementation »¹⁰. À la suite de la consultation du public sur le portail « Améliorer la réglementation » de la Commission européenne, la norme relative à l'ECDIS Intérieur avait été acceptée par une majorité qualifiée d'États membres et transmise pour traduction dans les langues officielles de l'Union européenne. Le délai d'application de la norme par les États membres était de trente mois. La tâche suivante de l'IEHG était d'établir une proposition de révision de la résolution n° 48 de la CEE.

50. L'Autriche a indiqué que la Commission européenne avait actuellement adopté la version anglaise de la norme relative à l'ECDIS Intérieur et travaillait sur d'autres versions linguistiques. La révision de la résolution n° 48 pourrait être entamée lorsque la Commission fournirait le texte officiel français de la norme.

51. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé sur les mises à jour de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables présenté par M. S. Bober, Président du groupe d'experts de la Norme internationale (Allemagne). Trois versions de la Norme existaient actuellement : a) le règlement (CE) n° 415/2007 de la Commission européenne, du 13 mars 2007, tel que modifié par le règlement d'application (UE) n° 689/2012 de la Commission, du 27 juillet 2012 ; b) la résolution n° 63 de la CEE ; et c) les normes de la CCNR relatives au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (édition de base 1.2 et version d'essai 2.0 pour l'AIS Intérieur. M. Bober a souligné l'objectif de la révision et des modifications de la Norme internationale, en particulier les mises à jour relatives aux stations mobiles AIS, aux stations AIS de classe B et aux aides à la navigation (AtoN) de l'AIS Intérieur ainsi que la mise à jour de l'appendice C. Il a brièvement décrit les effets qu'aurait la Norme internationale révisée et les prochaines étapes au niveau de la Commission européenne, du CESNI et de la CCNR. La révision de la Norme internationale devait suivre les procédures d'amélioration de la réglementation et serait ensuite adoptée par la Commission européenne, traduite dans les langues officielles de l'Union européenne et publiée à l'automne 2018.

52. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé commun des présidents du Groupe conjoint de la Norme internationale et de l'ECDIS Intérieur sur le projet en cours de mise en œuvre des aides à la navigation de l'AIS Intérieur le long du couloir Elbe-Weser dans le cadre du projet COMEX des services d'information fluviale. L'objectif était de montrer les possibilités techniques offertes par les aides à la navigation de l'AIS Intérieur et par l'ECDIS Intérieur et de les mettre à l'épreuve dans plusieurs applications géoréférencées, y compris le marquage du transfert du chenal d'une rive à l'autre, les zones dangereuses (ferries, ponts levants), les avertissements de tirant d'air limité, la visualisation des messages spécifiques aux applications de l'AIS, etc. Les résultats permettraient au Groupe conjoint d'évaluer les incidences des aides à la navigation de l'AIS Intérieur sur la sécurité de la navigation et fourniraient une base de référence pour la mise en œuvre future d'aides à la navigation réelles ou virtuelles en fonction de critères économiques, techniques et fonctionnels.

53. Le Groupe de travail a été brièvement informé des résultats de la Semaine des services d'information fluviale, tenue à Rotterdam (Pays-Bas) du 11 au 15 juin 2018. La prochaine Semaine se tiendrait du 3 au 7 décembre 2018, à Vienne.

¹⁰ On trouvera de plus amples renseignements sur cette méthode à l'adresse https://ec.europa.eu/commission/priorities/democratic-change/better-regulation_fr.

54. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de la Fédération de Russie sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des services d'information fluviale et sur les travaux en cours concernant le suivi des aides à la navigation de l'AIS sur les voies navigables. Les résolutions de la CEE avaient servi de base à la mise en œuvre des normes relatives aux services d'information fluviale dans la Fédération de Russie. Le degré de mise en œuvre et de développement de ces services, principalement le service d'information sur les chenaux et la gestion du trafic étaient différents pour les parties européenne, sibérienne et extrême-orientale. Les progrès suivants avaient été réalisés depuis 2011 :

- La longueur totale des voies navigables couvertes par les CEN avait doublé, atteignant 22 000 kilomètres dans la partie européenne et 39 000 kilomètres dans la partie asiatique. Des cartes électroniques de navigation intérieure avaient été produites conformément à l'édition 3.1 de la norme S-57 et à la réglementation nationale ;
- Le nombre de stations AIS à terre dans la partie européenne avait été doublé, mais le réseau AIS à terre en Sibérie et en Extrême-Orient faisait toujours défaut ;
- Le nombre de stations de référence du système DGNSS¹¹, d'une portée efficace de 250 kilomètres, avait été augmenté et couvrait la majeure partie du territoire.

Ont été présentés les projets en cours sur la mise à l'épreuve de la précision des localisations effectuées par des aides à la navigation de l'AIS réelles installées sur la voie navigable Volga-Baltique et par des aides virtuelles à la navigation de l'AIS installées sur le lac Ladoga ainsi que des observations préliminaires.

55. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de l'Ukraine, dans lequel étaient présentés les travaux en cours ainsi que les problèmes et les perspectives concernant le développement des services d'information fluviale sur les voies navigables intérieures du pays. Les travaux de mise en œuvre des services d'information fluviale sur les voies navigables ukrainiennes avaient commencé au début des années 2000 et, depuis 2011, ces services étaient une filiale de la branche Delta-Pilot de l'entreprise publique Administratsiya mors'kykh portiv Ukrayiny (Autorité des ports maritimes ukrainiens). Il a été fait mention des points suivants : a) le système de stations des services d'information fluviale fonctionnait sur la partie ukrainienne du Danube ; b) le Dniepr avait été entièrement équipé de stations des services de trafic sur les voies navigables¹² et l'étape suivante consistait à mettre en œuvre les services d'information fluviale sur la partie ukrainienne de la voie navigable E 40 ; c) le système des stations AIS de base était en fonction en mer Noire ; et d) les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou des bateaux à passagers devaient avoir à bord un transpondeur AIS. Les navires équipés de transpondeurs AIS avaient été essayés sur le Danube et les résultats des essais ont été présentés. Les difficultés et les tâches actuelles auxquelles devaient s'attaquer les services d'information fluviale ukrainiens étaient les suivantes :

- Transmettre des données sur la dynamique de la topographie du lit des cours d'eau susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité de la navigation. Un projet expérimental d'élaboration d'un modèle dynamique et d'une visualisation en trois dimensions des cartes électroniques de navigation intérieure en mode information était en cours ;
- Mettre au point un programme de formation pour les agents des services d'information fluviale. Des normes de compétence pour ces agents avaient été élaborées et un programme de formation et d'éducation a été porté à l'attention des délégués à titre d'exemple. Le Groupe de travail a été invité à faire part de ses observations.

56. Eu égard aux normes d'éducation et de formation des conducteurs de bateaux qui concernaient également les agents des services d'information fluviale, l'Allemagne a mentionné les travaux du CESNI et un document provisoire qui serait adopté en août 2018. L'Ukraine a été invitée à contribuer à l'élaboration de ce document.

¹¹ Differential Global Navigation Satellite System (système mondial de radionavigation par satellite).

¹² Vessel Traffic Services (VTS).

57. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de la société Nonius Engineering (Fédération de Russie). Il a été mentionné que de nouveaux dispositifs d'automatisation contribuaient à optimiser les processus de gestion des voies navigables russes. Ces dispositifs comprenaient des systèmes de positionnement et de suivi de la production pour les dragues, des logiciels de données géodésiques, des logiciels de contrôle des systèmes de bord et des appareils et logiciels d'aide à la navigation intérieure. Les caractéristiques fonctionnelles et techniques des dispositifs de surveillance et de télécommande pour l'aide à la navigation ont été décrites et leur fonctionnement a été expliqué.

58. L'Allemagne a informé les participants des travaux en cours du Groupe d'experts de l'ECDIS Intérieur sur un nouvel ensemble de symboles pour la visualisation de l'aide à la navigation sur les cartes électroniques de navigation intérieure, qui était fondé sur la norme S-100 de l'Organisation hydrographique internationale. Il s'agirait d'une nouvelle norme pour les ECDIS Intérieur et Maritime ; ce dernier devait être fonctionnel en 2022.

59. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la Conférence sur les services d'information du Danube (DISC'18) se tiendrait à Bratislava les 12 et 13 décembre 2018, sur le thème « Pour de meilleures conditions de navigation : Infrastructures, systèmes et services ».

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

60. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant :

a) La directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ; et

b) Les travaux en cours de la Commission européenne, du CESNI et de la CCNR sur les qualifications professionnelles, en particulier la révision en cours du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), en vue de préparer l'intégration des normes du CESNI et de mettre à jour ce document conformément à la directive (UE) 2017/2397.

61. En ce qui concernait les dispositions techniques relatives aux convois, l'Ukraine a informé le Groupe de travail de l'opinion du groupe de travail des questions techniques de la Commission du Danube selon laquelle les convois dont la longueur dépassait 240 mètres devaient être considérés comme un groupe distinct. L'Ukraine pourrait élaborer une proposition plus détaillée pour les sessions suivantes du Groupe de travail.

62. La Belgique a proposé que le Groupe de travail évalue les incidences que pourrait avoir la directive (UE) 2017/2397 si les États membres en suivaient les recommandations. La Bulgarie a indiqué qu'il serait souhaitable de connaître l'avis de la Commission du Danube et de la Commission de la Save sur son application.

VIII. Termes et définitions relatifs aux transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/3, ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/4 et documents informels SC.3/WP.3 n^{os} 19 et 20 (2018).

63. Le Groupe de travail a examiné la terminologie relative à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport par voie navigable, établie par le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/3 et ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2018/4). Le

Président du Groupe d'experts, M. A. Maciejewski (Directeur du projet TEM¹³, Pologne), a informé les participants des activités du Groupe d'experts concernant la collecte de données en vue de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et intermodales et des étapes suivantes. Après la mise au point de la terminologie, la prochaine étape consisterait à élaborer un questionnaire à l'intention des États membres.

64. Le Groupe de travail a examiné les observations du secrétariat ainsi que les propositions du Bélarus et de l'Ukraine (documents informels SC.3/WP.3 n^{os} 19 et 20 (2018)), qui ont également formulé des observations pendant la session. Les autres États membres ont été invités à faire part de leurs observations, le cas échéant. Le SC.3 a demandé au secrétariat de modifier la liste des termes et définitions en fonction des résultats du débat et de la publier pour sa soixante-deuxième session en tant que document de travail commun du SC.3 et du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

IX. Navigation de plaisance (point 8 de l'ordre du jour)

A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4) et directives relatives à la résolution n° 40

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

65. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat qu'aucune mise à jour de l'annexe IV à la résolution 40 n'avait été reçue à ce jour. Il a pris note de la déclaration de l'Association européenne de navigation de plaisance sur l'importance de l'annexe IV à la résolution n° 40 et a encouragé les États membres qui appliquaient encore la résolution n° 14 à ne plus appliquer que la résolution n° 40. Les États membres ont également été encouragés à fournir et/ou mettre à jour des informations sur les exigences en matière d'attestation de capacité pour les plaisanciers battant pavillon étranger et sur les limitations concernant le type et/ou la taille des bateaux pour lesquels le certificat international de conducteur de bateau de plaisance serait valable.

66. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que les directives révisées relatives à la résolution n° 40, adoptées à la soixante et unième session du SC.3, avaient été publiées en trois langues sur le site Web de la CEE et seraient bientôt publiées sous forme de brochure. L'Association européenne de navigation de plaisance s'est félicitée de la publication des directives révisées et a souligné leur utilité pour les plaisanciers.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1 et document informel SC.3/WP.3 n° 21 (2018).

67. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire l'amendement à la carte du Réseau européen de navigation de plaisance qui avait été communiqué par la Belgique (document informel SC.3/WP.3 n° 21 (2018)), et a demandé au secrétariat d'apporter cette modification à la carte actualisée.

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

A. Atelier organisé par le Groupe de travail des statistiques des transports

68. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par le secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6). Les statistiques sur les voies navigables recueillies par le WP.6, qui portaient sur les bateaux, le trafic et la mesure des transports,

¹³ Trans-European Motorways (autoroute transeuropéenne).

étaient disponibles sur le site Web de la CEE¹⁴. Un atelier sur la qualité des données dans les statistiques des voies navigables avait été organisé par le WP.6 le 12 juin 2018, à sa soixante-neuvième session. Les principaux thèmes abordés avaient été les suivants : les différentes méthodes de collecte de données statistiques, les activités de suivi du transport par voie navigable dans les États membres, les problèmes récents et les moyens d'améliorer les statistiques relatives aux voies navigables. Des exposés avaient été présentés par le Canada, la Fédération de Russie, les Pays-Bas et la Pologne ainsi que par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la Commission du Danube et Eurostat. La valeur ajoutée de l'utilisation du système d'identification automatique pour la production de statistiques a été soulignée. Parmi les autres informations importantes, on pouvait citer les difficultés de définition des cargaisons, le comptage des navires étrangers sur les voies navigables nationales et l'amélioration des statistiques sur le fret. L'atelier suivant, prévu en 2019, pourrait être consacré au transport intermodal et ainsi permettre de poursuivre ce débat. Le Groupe de travail a été invité à examiner la possibilité d'une coopération entre le SC.3 et le WP.6 sur un recensement des voies navigables E, à l'instar des recensements des routes et des lignes ferroviaires E qui permettraient de recueillir des informations sur le trafic et de cartographier les volumes de trafic. Le recensement des voies navigables E pourrait les compléter, ce qui permettrait de mieux cerner les possibilités de transferts multimodaux du fret.

69. La Belgique et l'Allemagne ont appuyé cette idée, car elle pourrait contribuer au transfert modal d'autres modes de transport terrestre et fournir des données sur les marchandises transportées par voie navigable. L'Allemagne a indiqué que la consignment électronique du fret dans l'Union européenne pouvait constituer une source fiable de données. L'Ukraine a évoqué l'expérience de la Commission du Danube en matière de collecte de données. La Bulgarie a souligné que tous les pays devraient utiliser un format commun de présentation des données pour permettre leur traitement. Le Groupe de travail a estimé que cette question était de son ressort et a demandé au secrétariat d'établir une proposition plus détaillée en tant que document de travail pour la soixante-deuxième session du SC.3.

B. Base de données européenne sur les coques

70. Le Groupe de travail a pris note des travaux en cours de la Commission européenne sur le projet de règlement délégué de la Commission concernant la base de données européenne sur les coques. Il a demandé au secrétariat d'inviter la Commission européenne à la soixante-deuxième session du SC.3 pour consultations éventuelles.

C. Informations relatives au congrès de 2018 de l'IVR

71. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que le congrès de 2018 de l'Association internationale chargée de la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance, et de la tenue d'un registre des bateaux de navigation intérieure en Europe (IVR) s'était tenu les 17 et 18 mai à Strasbourg (France) sous les auspices de la CCNR. Le congrès annuel de l'IVR était consacré au 150^e anniversaire de l'Acte de Mannheim. Lors de ce congrès, qui avait accueilli plus de 225 participants de 14 pays, la France avait annoncé le lancement de la procédure de ratification de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (2012). L'atelier avait porté sur les thèmes « Navigation autonome » et « 150 ans d'Acte de Mannheim ».

¹⁴ www.unece.org/trans/main/wp6/wp6.html.

**D. Conférence internationale d'experts du transport de fret combiné
(Zagreb, 29 mai 2018)**

72. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la Conférence internationale d'experts du transport combiné de marchandises (29 mai 2018, Zagreb), organisée par le Ministère croate de la mer, des transports et des infrastructures. La Commission européenne, la CEE et l'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est ont présenté un aperçu de la situation actuelle du transport combiné de marchandises. L'un des thèmes principaux de la conférence était l'intermodalité dans les bassins du Danube et de la Save. Les Commissions du Danube et de la Save ont fait part de leur expérience, des enjeux et des perspectives concernant le développement de ce mode de transport.

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

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