



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Soixante-quatrième session

Genève, 7-9 octobre 2020

Rapport du Groupe de travail des transports par voie navigable sur les travaux de sa soixante-quatrième 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. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	8–11	4
IV. Résultats de la cinquante-septième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 3 de l'ordre du jour)	12–13	5
V. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)	14–20	5
A. Impact de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et actions à entreprendre dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe ..	14–17	5
B. Projets et activités en cours dans le secteur	18–20	6
VI. Atelier sur l'économie circulaire dans le transport par voie navigable (point 5 de l'ordre du jour)	21–32	7
VII. Réseau européen de voies navigables (point 6 de l'ordre du jour)	33–38	11
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	33–35	11
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)	36–37	11
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2)	38	11
VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)	39–52	12
A. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24, révision 5)	39–44	12



B.	Prescriptions techniques et de sécurité pour les bateaux d'excursions journalières	45–47	13
C.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	48–50	13
D.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révisée).....	51–52	14
IX.	Automatisation du transport par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour).....	53–60	14
X.	Glossaire du transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour).....	61–62	16
XI.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour).....	63–69	16
A.	Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63 révisée).....	63–65	16
B.	Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution n° 79).....	66–68	17
C.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale.....	69	17
XII.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 11 de l'ordre du jour).....	70–74	17
XIII.	Navigation de plaisance (point 12 de l'ordre du jour).....	75–80	18
A.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4) et directives concernant la résolution n° 40.....	75–78	18
B.	Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance	79–80	19
XIV.	Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 13 de l'ordre du jour).....	81–83	19
XV.	Liste provisoire des réunions prévues pour 2021 (point 14 de l'ordre du jour).....	84–86	19
XVI.	Thème général de la soixante-cinquième session du Groupe de travail (point 15 de l'ordre du jour).....	87	20
XVII.	Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour).....	88–96	20
A.	Élection du Bureau pour les soixante-cinquième et soixante-sixième sessions du Groupe de travail	88–89	20
B.	Proposition de recensement des voies navigables E.....	90–91	20
C.	Projet de mobilisation contre le coronavirus (COVID-19) du Compte de l'ONU pour le développement « Transports et connectivité du commerce à l'ère des pandémies ».....	92–94	20
D.	Résultat des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport sur les coûts de construction des voies navigables et des ports	95–96	21
XVIII.	Adoption du rapport (point 17 de l'ordre du jour).....	97–98	21

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a tenu sa soixante-quatrième session du 7 au 9 octobre 2020, sous la forme d'une réunion hybride comprenant des participants présents en personne au Palais des Nations, à Genève, et des participants y assistant virtuellement par l'intermédiaire de la plateforme Webex les 7 et 8 octobre (en anglais uniquement, sans interprétation officielle) et de la plateforme Interprefy le 9 octobre (avec interprétation simultanée en langues anglaise, française et russe).
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Roumanie, Slovaquie, Tchéquie et Ukraine.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube, Commission de la Moselle et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). La Commission européenne était représentée. Ont aussi assisté à la session des délégations des organisations suivantes : BIMCO, Association européenne de navigation de plaisance (EBA), Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT), Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU) et Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). À l'invitation du secrétariat, ont également participé à la réunion des délégations des organisations suivantes : Chambre de commerce et d'industrie de Slovénie, Free Boating Association, Inland Waterway Transport Educational Network (EDINNA), Groupe de travail de la réglementation des systèmes maritimes autonomes (MASRWG), Académie maritime de Harlingen, Université maritime de Szczecin, Rijkswaterstaat (Pays-Bas)¹, Université des transports Todor Kableshkov, Université de Szczecin et Université maritime mondiale.
4. M. F. Dionori, chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants, a souligné les principales questions à examiner et a informé les délégations des formalités à suivre pendant la session, notamment, lors des réunions officielles avec participation à distance, les procédures spéciales de prise de décision adoptées le 5 octobre 2020 par le Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-deuxième session (document ECE/TRANS/SC.3/207, par. 94), M. S. Turf (Belgique) a présidé la soixante-quatrième session.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/212
document informel SC.3 n° 1 (2020).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (document ECE/TRANS/SC.3/212) moyennant les modifications suivantes : le point 16 de l'ordre du jour (Questions diverses) a été complété : a) Élection du Bureau pour les soixante-cinquième et soixante-sixième sessions du Groupe de travail ; b) Proposition de recensement des voies navigables E ; c) Projet de mobilisation contre le coronavirus (COVID-19) du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Transports et connectivité du commerce à l'ère des pandémies » ; et d) Résultat des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport sur les coûts de construction des voies navigables et des ports. Il a été complété par le document informel SC.3 n° 1 (2020) pour tenir compte des documents informels SC.3 n° 2 à 7.
7. Conformément à la pratique établie, il a été convenu que seules les principales décisions figureraient dans le projet établi par le secrétariat pour lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec l'aide du secrétariat et diffusé après la

¹ Organe d'exécution du Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau qui se consacre à promouvoir la sécurité, la mobilité et la qualité de vie (<https://www.rijkswaterstaat.nl/>).

session. Tous les exposés présentés au cours de la session peuvent être téléchargés sur le site <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32020.html> (onglet « Presentations »).

III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/294 et Add.1
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 et Add.1
ECE/ADN/53
ECE/ADN/54 et Add.1 et Corr.1.

8. Le Groupe de travail a pris note des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (25-28 février 2020) présentant un intérêt pour les activités du Groupe de travail, en particulier la mise en œuvre de la stratégie du Comité jusqu'en 2030. Le Comité avait demandé à ses groupes de travail de mener de nouvelles activités de suivi, et une lettre avait été envoyée aux présidents, accompagnée d'un document du secrétariat intitulé « Prochaines étapes de la mise en œuvre de la stratégie du Comité jusqu'en 2030 » (document informel CTI n° 4 (2020)), les invitant à faire part de leurs observations.

9. Le Président du SC.3, le Président du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) et les membres de ces deux groupes ont été invités à faire part de leurs observations sur le document du secrétariat au plus tard le 16 octobre 2020.

10. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les activités récentes du Comité de sécurité de l'ADN² et du Comité d'administration de l'ADN : a) les amendements à l'ADN adoptés à la vingt-quatrième session du Comité d'administration (31 janvier 2020), et en juin-août 2020 moyennant une procédure d'approbation tacite, qui devaient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2021, et b) les accords multilatéraux M025, M026 et M027 conclus pour faire face à la pandémie de COVID-19 (la liste complète est disponible sur la page Web <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/multilateral-agreements.html>). Les sessions des Comités de sécurité et d'administration de l'ADN prévues en août 2020 n'avaient pas pu avoir lieu en raison des restrictions dues à la COVID-19 et avaient été reportées du 25 au 29 janvier 2021.

11. Le Groupe de travail a été informé des activités d'autres groupes de travail intéressant le transport par voie navigable :

a) Les travaux en cours du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) visant à aligner le texte du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable (Protocole AGTC) sur l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) ;

b) Les résultats de la trente-troisième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), tenue du 7 au 9 septembre 2020, sur la poursuite de la mise en service des réseaux de transport intérieurs entre l'Europe et l'Asie, y compris les routes, les chemins de fer et les voies navigables, le rapport du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport et la table ronde sur les systèmes de transport intelligents et la cybersécurité ; et

c) Le suivi des objectifs de développement durable liés aux transports et la collecte de données sur l'impact de la COVID-19 sur les systèmes de transport, examinés lors de la session virtuelle informelle du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), tenue du 17 au 19 juin 2020.

² Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

IV. Résultats de la cinquante-septième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2020/1
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114
document informel SC.3/WP.3 n° 25 (2020).

12. Le Groupe de travail a pris note du résumé des débats et des propositions faites lors de la réunion virtuelle informelle du SC.3/WP.3, tenue les 29 et 30 juin 2020 (document ECE/TRANS/SC.3/2020/1), de la liste des décisions approuvées par procédure d'approbation tacite (document informel SC.3/WP.3 n° 25 (2020)) et des résultats de la cinquante-septième session du SC.3/WP.3, tenue le 9 octobre 2020, juste avant la soixante-quatrième session du Groupe de travail.

13. Le Groupe de travail a approuvé le rapport de la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3 ainsi que les décisions et le rapport de la cinquante-septième session du SC.3/WP.3 (documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114).

V. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)

A. Impact de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation intérieure et actions à entreprendre dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2020/2
documents informels SC.3 n° 7 (2020) et SC.3/WP.3 n° 13 (2020).

14. Le Groupe de travail a échangé des vues sur l'impact de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation intérieure, sur la base des informations figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2020/2. Il s'agissait notamment des mesures exceptionnelles prises par les États membres, la Commission européenne, les commissions fluviales et d'autres acteurs de premier plan. L'Ukraine a fait savoir qu'en raison de la crise le volume total de marchandises transportées sur le Dniepr avait diminué de 12 % par rapport à 2019. Le Groupe de travail a pris note des informations détaillées fournies par l'ERSTU concernant : a) l'impact à court terme de la pandémie de COVID-19 sur le transport par voie navigable, l'efficacité des transports et les prévisions concernant le transport de marchandises en 2020, sur la base du rapport annuel 2020 « Navigation intérieure en Europe » de la CCNR³, et b) la quarante-sixième réunion du comité exécutif et la vingt-quatrième assemblée générale de l'ERSTU, qui se sont tenues le 24 septembre 2020 à Dresde (Allemagne) et ont analysé l'impact de l'épidémie de COVID-19 sur la navigation intérieure (document informel SC.3 n° 7 (2020)).

15. Le Groupe de travail a pris note des enseignements tirés de l'expérience rapportés par les États membres, tels qu'ils figurent dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2020/1 et ECE/TRANS/SC.3/2020/2, complétés par la Belgique :

- La nécessité d'une consultation transfrontière efficace avec les pays voisins et les commissions fluviales concernant l'introduction de mesures pratiques afin d'assurer la continuité de la navigation transfrontière, telles que de dispositions transitoires relatives à la certification du personnel et des bateaux, aux heures de fonctionnement des écluses et des ponts mobiles et à d'autres aspects pertinents ; la Belgique a fait

³ https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/09/CCNR_annual_report_FR_2020_BD.pdf.

référence à la consultation menée avec la CCNR, qui avait abouti à l'introduction de mesures opportunes en vue de faire face à la crise ;

- La nécessité d'adapter les pratiques existantes pour réagir efficacement aux catastrophes naturelles afin de prévenir leur propagation, leur impact et leurs conséquences ;
- La mise en place de plateformes de communication permettant de réunir les acteurs de l'économie, les services d'infrastructure, les usagers des transports et d'autres acteurs importants.

16. Le Groupe de travail a pris note des résultats du débat et des conclusions formulées par le SC.3/WP.3 lors de sa réunion virtuelle informelle tenue les 29 et 30 juin 2020 (document ECE/TRANS/SC.3/2020/1) et de sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 10 et 11) et a approuvé la proposition relative aux actions à entreprendre dans le cadre de la CEE pour faire face à l'épidémie de COVID-19, recommandée par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 12).

17. Le Groupe de travail a jugé souhaitable de procéder à une évaluation des conventions et accords relevant de la CEE et des résolutions de la CEE dans le domaine du transport par voie navigable du point de vue de la préparation à des situations similaires, comme proposé par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/SC.3/2020/2, et a invité les gouvernements à compléter cette liste, si nécessaire. La Belgique a noté l'importance particulière des résolutions n^{os} 31 et 61 en matière de certificats d'équipage et de bateaux et a proposé d'échanger des informations sur les dérogations autorisées par les pays pendant la crise. L'Ukraine a proposé que soient examinés dans le cadre de ces travaux : a) les incidences sur l'économie ; et b) la nécessité de se conformer aux mesures de protection établies afin de prévenir les conséquences négatives. Il a été demandé au secrétariat de commencer ce travail en consultation avec les États membres et les commissions fluviales.

B. Projets et activités en cours dans le secteur

18. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. J. Boll (Académie maritime de Harlingen) sur le projet #Inland Waterway Transport Solutions 2.0 (#IWTS 2.0) dans le cadre du programme INTERREG pour les régions de la mer du Nord du Fonds européen de développement régional. Le projet a mobilisé onze partenaires de cinq pays dans l'objectif global de faciliter le transfert modal de la route vers le transport par voie navigable en mettant l'accent sur les petites voies navigables. L'orateur a mis l'accent sur le développement de voies navigables plus petites, de barges plus petites et de solutions de transbordement spécifiques, ainsi que sur l'éducation et la formation. Le projet comprenait : a) l'élimination des goulets d'étranglement sur l'Aire and Calder Navigation, au Royaume-Uni, afin de permettre le passage des bateaux de la classe II telle que définie par la Conférence européenne des ministres des transports⁴ ; b) divers moyens de soutenir l'économie régionale en Belgique et aux Pays-Bas pendant le transfert modal ; c) des bateaux à zéro émission, notamment la barge *GreenWave*, exclusivement électrique, pour le transport urbain dans la ville de Gand (Belgique) et un concept de bateau pour le Göta älv et le lac Vänern (Suède). Les programmes de formation comprenaient un défi en ligne pour les futurs décideurs en matière de logistique et un cours de formation spécifique pour la navigation sur des bateaux et des cours d'eau plus petits, conçu conformément au Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN).

19. L'Allemagne, la Belgique, la Fédération de Russie, l'Ukraine, l'ERSTU, l'Académie maritime de Harlingen et le secrétariat ont participé aux débats qui ont suivi sur les bateaux de type *GreenWave*. Ces débats ont notamment porté sur : a) des exemples de tels bateaux et l'extension éventuelle de leur champ d'application dans une logistique urbaine durable ; b) les perspectives d'utilisation des énergies renouvelables ; c) la viabilité économique ; d) la formation spéciale ; et e) l'automatisation. Le secrétariat a mentionné un prédécesseur de ces bateaux, le « bateau à bière », un projet de livraison de fret par voie navigable dans le

⁴ CEMT.

centre-ville d'Utrecht (Pays-Bas), mis en avant dans la publication de la CEE « Mobility Management. A Guide of International Good Practices » (document ECE/AC.21/7) dans le cadre du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement⁵. L'Ukraine a fait état de l'excellente coopération entre l'Académie maritime de Harlingen et l'Académie maritime d'Odessa, et a exprimé l'espoir que celle-ci se développerait encore une fois que la pandémie serait terminée.

20. Le Groupe de travail a exprimé un grand intérêt pour le projet et ses résultats. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié M. Boll pour son exposé et l'a invité à informer le Groupe, à sa soixante-cinquième session, des résultats obtenus.

VI. Atelier sur l'économie circulaire dans le transport par voie navigable (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/20.

21. Suite à la décision prise à sa cinquante-sixième session par le SC.3/WP.3 (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 98) et à la proposition faite par celui-ci lors de sa réunion virtuelle informelle tenue les 29 et 30 juin 2020 (document ECE/TRANS/SC.3/2020/1, par. 47), l'atelier sur l'économie circulaire dans le transport par voie navigable a eu lieu le 7 octobre 2020. L'objectif de cet atelier était de mettre en évidence : a) les grands principes de l'économie circulaire, ses avantages et ses perspectives pour le secteur ; b) le rôle du transport par voie navigable dans les chaînes d'approvisionnement d'une économie circulaire et la logistique inverse ; c) les modèles d'entreprise existants, les faits nouveaux récents et les recherches dans ce domaine ; d) le rôle de plaques tournantes joué par les ports dans une économie circulaire ; et e) les politiques et les mécanismes de marché qui pouvaient encourager la transition vers une économie circulaire. Tous les exposés sont disponibles sur le site <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc32020.html> (sous l'onglet « Workshop »).

22. Le secrétariat a ouvert l'atelier par une brève introduction. Les principaux intervenants étaient M^{me} N. Koch, Cheffe de cabinet et secrétaire de la Commission (CEE), M. H. Van Honacker (Commission européenne) ; M^{me} A. Bozic Cerar (Chambre de commerce et d'industrie de Slovénie) ; M. F. Ballini (Université maritime mondiale) ; M^{me} M. Mańkowska (faculté de gestion de l'Université de Szczecin) et M^{me} I. Kotowska (Université maritime de Szczecin) ; et M^{me} A. Kirova (Université des transports Todor Kableshkov).

23. M^{me} Koch a commencé par présenter le contexte qui nécessitait un nouveau modèle de croissance pour assurer le développement durable tout en respectant les contraintes environnementales, et a donné un aperçu des principes de l'économie circulaire. Le modèle général d'une économie circulaire avait été fourni dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030, et sa réalisation nécessitait d'améliorer la collaboration transfrontière en matière de commerce et de coopération économique, notamment : a) en établissant un langage commun facilitant la communication et l'action concertée ; b) en menant des travaux normatifs, y compris des normes et directives ; et c) en coordonnant des acteurs multiples des secteurs privé et public à travers les frontières nationales. Promouvoir l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles était pour la CEE une priorité qui se traduisait par des initiatives, des activités et des outils dans le cadre de divers sous-programmes et qui avait été choisie comme thème principal de la soixante-neuvième session de la Commission en avril 2021. À cette fin, la Secrétaire exécutive et le Président de la Commission avaient lancé un appel aux États membres pour qu'ils prennent des engagements volontaires afin de préparer une nouvelle initiative concertée en faveur de la circularité, et tous les comités sectoriels de la CEE avaient été invités à y contribuer. M^{me} Koch a encouragé le Groupe de travail à étudier les moyens de redoubler d'efforts en faveur de l'économie circulaire dans le transport par voie navigable et a invité les délégations à prendre part au débat lors de la session suivante de la Commission.

⁵ https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-04/Mobility%20Management_WEB.pdf.

24. M. Van Honacker a évoqué les activités de la Commission européenne dans le domaine de l'économie circulaire intéressant le transport par voie navigable : la communication sur le Pacte vert européen, qui prévoyait une réduction de 55 % des émissions des moteurs à l'échéance 2030 et en particulier le Plan d'action pour une économie circulaire publié en mars 2020 par la Commission⁶. En ce qui concernait le secteur des transports, ce plan faisait référence à la Stratégie européenne globale pour une mobilité durable et intelligente qui devait être adoptée avant la fin de 2020 dans l'objectif de renforcer les synergies avec la transition vers l'économie circulaire. Les principales actions susceptibles d'intéresser le transport par voie navigable étaient la révision des règles relatives aux transferts de déchets, prévue pour 2021, et la révision des règles relatives au traitement adéquat des huiles usagées, prévue en 2022. Les transports verts et durables constituaient l'un des principaux piliers de la future stratégie et comprenaient l'écologisation de la flotte, l'utilisation de carburants durables, la gestion des déchets et l'augmentation de la part du transport par voie navigable. Ces aspects seraient développés dans le futur programme NAIADES III pour 2021-2027, sur la base des recommandations formulées par le groupe d'experts chargé de la mise en œuvre de NAIADES II dans le document intitulé « An Inland Waterway Transport Agenda for Europe 2021-2027 » (Programme de transport par voie navigable pour l'Europe 2021-2027), qui devait être adopté au début de 2021.

25. Dans son exposé, M^{me} Bozic Cerar a donné des détails sur le projet MOVECO⁷, mené dans le cadre du programme transnational danubien INTERREG impliquant 16 partenaires de 10 pays riverains du Danube. Ce projet, qui visait à promouvoir la coopération transnationale pour accélérer la transition vers une économie circulaire, en particulier pour les petites et moyennes entreprises, était principalement axé sur la responsabilité élargie des producteurs dans le domaine de la gestion des déchets, en particulier les déchets d'emballage, les appareils électriques et électroniques, les piles et les accumulateurs. Parmi les principaux résultats, on pouvait citer : a) un recueil de bonnes pratiques dans la région du Danube ; b) une plateforme en ligne nommée « Danube Goes Circular », sur laquelle étaient présentées des informations sur les systèmes de responsabilité élargie applicables aux producteurs de la région du Danube, une boîte à outils comportant des outils d'information, un programme de qualification, des outils de financement et de collaboration et un marché virtuel ; et c) la Stratégie transnationale visant à accélérer la transition vers une économie circulaire dans la région du Danube ainsi que le plan d'action. Parmi les éléments les plus importants du projet, l'oratrice a souligné les suivants : a) une démarche orientée vers les produits ; b) la participation active de tous les acteurs ; c) la nécessité de prendre en compte tout le cycle de vie des produits ; d) la numérisation ; et e) les énergies renouvelables.

26. M. Ballini a présenté un exposé sur la méthode permettant de parvenir à la durabilité et à une économie circulaire dans les ports. Il a souligné les différents aspects de la transition d'une économie linéaire à une économie circulaire, les activités et les opportunités dans le monde entier et leur pertinence pour les objectifs de développement durable. La transition vers une économie circulaire dans les ports avait été abordée dans divers documents stratégiques du secteur : a) le Programme mondial pour la durabilité des ports, lancé en 2018 par l'Association internationale des ports (IAPH)⁸ ; b) la note d'information sur les objectifs du Pacte vert européen dans les ports, publiée le 19 février 2020 par l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO)⁹ ; c) l'étude sur l'économie circulaire et les ports intérieurs réalisée par la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI)¹⁰ ; et d) les initiatives et stratégies pour la bioéconomie dans plusieurs ports maritimes européens. L'orateur a souligné et a poursuivi avec la transition énergétique, le recyclage les avantages, les opportunités, les obstacles et le potentiel de l'économie circulaire dans les ports et la réutilisation des matériaux comme éléments essentiels de ce travail. En conclusion, M. Ballini a présenté la conclusion et les recommandations issues de la récente étude de cas du port de Copenhague-Malmö

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1583933814386&uri=COM:2020:98:FIN>.

⁷ Mobiliser l'apprentissage institutionnel pour une meilleure exploitation de la recherche et de l'innovation pour l'économie circulaire ; <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/moveco>.

⁸ http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/publications/Annual_Report_2018-2019.pdf.

⁹ http://www.espo.be/media/ESPO%20Green%20Deal%20position%20paper%20Green%20Deal-FINAL_4.pdf.

¹⁰ <http://www.inlandports.eu/media/2016-04-19%20pp%20circular%20economy%20-efip%20def.pdf>.

effectuée par l'Université maritime mondiale en vue d'évaluer les avantages socioéconomiques de la mise en œuvre d'un modèle d'économie circulaire dans ce port.

27. M^{mes} Mańkowska et Kotowska ont poursuivi l'étude de l'économie circulaire du point de vue des ports maritimes et ont présenté les résultats de l'étude intitulée « Les ports maritimes en tant que plaques tournantes des chaînes d'approvisionnement circulaires : Opportunités et difficultés pour les ports secondaires ». Dans cette étude est envisagée la transition des ports maritimes vers un modèle d'économie circulaire, en mettant l'accent sur le développement des ports maritimes en tant que plaques tournantes de chaînes d'approvisionnement circulaires et sur les opportunités et les difficultés que cela présentait pour les ports secondaires. Une étude de cas avait été réalisée pour le port secondaire de Szczecin, situé sur la voie navigable E 30 dans l'embouchure de l'Oder et directement relié aux voies navigables intérieures. Sur la base de l'analyse de six chaînes d'approvisionnement circulaires passant par le port de Szczecin et des entreprises de production, entreprises de l'industrie portuaire et consommateurs qui y participaient, l'étude avait recensé les principaux problèmes qui se posaient : a) aux autorités du port secondaire ; et b) aux acconiers, et avait émis des recommandations sur la manière de les résoudre.

28. M^{me} Kirova a consacré son exposé à l'économie circulaire dans le développement du transport par voie navigable sur le Danube. Elle a donné un aperçu du concept de « développement bleu », du contexte dans lequel l'économie circulaire était introduite sur le Danube, de la gestion des ressources en eau, des problèmes et difficultés que l'économie circulaire suscitait pour le transport et du projet Danube SKILLS¹¹. Les participants ont été invités à communiquer leurs questions à l'oratrice au moyen de l'adresse électronique que pouvait leur fournir le secrétariat.

29. Questions et débat. Le Président, la Roumanie, la Chambre de commerce et d'industrie de Slovénie, l'Université maritime mondiale et le secrétariat ont participé. Ont été mentionnés les points suivants :

- Les informations fournies par les intervenants seraient très utiles aux États membres pour traiter les questions d'économie circulaire et pourraient servir de point de départ pour faire de ce sujet une nouvelle activité à l'avenir ;
- Il était souhaitable de poursuivre l'échange d'informations et le débat sur cette question et d'envisager éventuellement des travaux conjoints concernant un outil Web relatif à l'économie circulaire et aux ports, y compris les modèles d'entreprise ;
- Des travaux intersectoriels intégrés et une méthode multiproblématique, en collaboration avec la Division du commerce et de la coopération économique de la CEE, pourraient constituer un moyen efficace de parvenir à une stratégie commune pour les ports en tant qu'éléments d'une économie circulaire et de créer des modèles d'entreprise fructueux ; le projet du Compte de l'ONU pour le développement « Transports et connectivité du commerce à l'ère des pandémies » constituait un exemple d'une telle collaboration ;
- Il manquait un système uniforme de catégories de déchets, de flux de déchets et d'obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs ;
- La réutilisation des déchets dans les ports et les installations portuaires pourrait être un sujet de débat futur ;
- Conformément à la directive (UE) 2019/904 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement¹², qui devait entrer en vigueur en 2021, les plastiques à usage unique, y compris les filets de pêche et les bouteilles et conteneurs en plastique à usage unique, seraient inclus dans les régimes de responsabilité élargie des producteurs dans un avenir proche.

¹¹ Renforcement des capacités institutionnelles dans le domaine de la navigation sur le Danube par la promotion de compétences et d'aptitudes transnationales communes dans l'éducation et les services publics de développement.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0904>.

30. Le Groupe de travail a pris note des principales conclusions des études de cas présentées par les intervenants et de certaines des conclusions soulignées dans les exposés :

- Les activités en cours dans le secteur liées à l'écologisation de la flotte, à l'utilisation de carburants durables, à la gestion des déchets, à la numérisation et à la transition vers les énergies renouvelables étaient directement liées aux principes de l'économie circulaire ;
- L'accent devait être mis sur la décarbonisation, sur l'amélioration de la performance environnementale du transport par voie navigable et sur la mise en place d'une infrastructure à l'épreuve du temps, compatible avec l'évolution du numérique et de l'automatisation et résistante aux changements climatiques ;
- Pour intégrer le secteur des transports dans une économie circulaire, il était possible de recourir à une gestion verte de la chaîne d'approvisionnement, dans laquelle le transport par voie navigable pouvait jouer un rôle fondamental en tant que moyen de transport plus respectueux de l'environnement et plus efficace sur le plan énergétique que le transport routier et ferroviaire ;
- La transition vers l'économie circulaire dans le secteur pouvait être facilitée par :
 - L'amélioration de la collaboration entre les principales parties prenantes ;
 - Le développement du cadre réglementaire et l'harmonisation des règles de sécurité ;
 - La diffusion des informations et l'accroissement des connaissances sur les usages des ressources en déchets, le recyclage et la réutilisation des déchets créant de la valeur ajoutée ;
 - La promotion des innovations ;
 - Le déploiement des services d'information fluviale (SIF) et autres technologies de l'information et de la communication, et leur harmonisation avec celles des autres modes de transport ;
- Les ports maritimes et intérieurs, grâce à leurs connexions avec l'arrière-pays ainsi qu'avec les activités industrielles sur site et les environnements urbains proches, étaient des éléments essentiels d'une économie circulaire en tant que points d'échange entre modes de transport des flux de déchets ;
- Le processus de transition nécessitait des investissements stables et à long terme ;
- La transition énergétique, le recyclage et la réutilisation des déchets faisaient partie des éléments essentiels de l'interface port-bateau et pouvaient constituer un bon point de départ pour les travaux.

31. Le Groupe de travail a fait valoir que : a) certaines recherches, certaines évolutions et certains modèles d'entreprise réussis étaient déjà disponibles pour les ports maritimes, mais que, pour le transport par voie navigable, cette question nécessiterait une enquête détaillée ; et ; b) la pollution matérielle, énergétique et atmosphérique figurait parmi les éléments de l'économie circulaire qui pouvaient jouer en faveur du transport par voie navigable.

32. Le Groupe de travail a décidé d'inscrire ce point à l'ordre du jour de sa soixante-cinquième session et a demandé au secrétariat d'établir, en coopération avec le Président et les parties intéressées, un document de travail sur les différents aspects de l'économie circulaire susceptibles d'être appliqués au transport par voie navigable. Le Président a remercié les intervenants pour leurs exposés et leur participation au débat et les a invités à prendre part aux discussions lors des futures sessions du Groupe de travail.

VII. Réseau européen de voies navigables (point 6 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/120/Rev.4.

33. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'aucune actualisation de l'état actuel de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) n'était disponible.

34. Le Groupe de travail s'est félicité des informations fournies par la Belgique sur les activités préparatoires en cours pour devenir Partie contractante à l'AGN. Le Groupe de travail a encouragé les pays qui ne l'auraient pas encore fait à adhérer à l'AGN ou à le ratifier.

35. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la publication prochaine du plan d'action en vue de la ratification, l'acceptation ou l'approbation de l'AGN et l'adhésion à cet instrument, adopté à sa soixante-troisième session (document ECE/TRANS/SC.3/210, par. 43), qui serait disponible en format électronique sur le site Web du Groupe.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1 et 2,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14.

36. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Croatie concernant la proposition d'amendement à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu ») et la liste actualisée des tronçons critiques du Danube, de la Save et de la Drave. Le Groupe de travail a approuvé l'amendement au Livre bleu tel qu'il figure à l'annexe I du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14, approuvé à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 13 et 14) et a demandé au secrétariat de le publier en tant qu'amendement n° 3 au Livre bleu. La Croatie a remercié la Commission de la Save pour son excellente coopération lors de l'établissement du document.

37. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par l'Ukraine concernant les modifications récentes de la liste des voies intérieures classées comme navigables, telles qu'approuvées par la décision n° 640 du Cabinet des ministres de l'Ukraine, en date du 12 juin 1996, qui avaient été introduites par la décision n° 909 du même Cabinet, en date du 30 septembre 2020, dans le but d'aligner les paramètres des chenaux des voies navigables figurant dans la liste sur ceux du Livre bleu, et des travaux en cours visant à améliorer les conditions de navigation sur la voie navigable E 40.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14.

38. Le Groupe de travail a approuvé l'amendement à l'Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes figurant à l'annexe II du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/14, approuvé à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa cinquante-septième session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 15 et 16), et a demandé au secrétariat d'ajouter cet amendement à la liste des amendements à la résolution n° 49 déjà approuvés.

VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1 à 3,
ECE/TRANS/SC.3/2020/3
ECE/TRANS/SC.3/2020/4
ECE/TRANS/SC.3/2020/5
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/17
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/18.

39. Le Groupe de travail a approuvé les projets d'amendements à la cinquième révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/2020/3, qui avaient été approuvés en 2020 à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 (documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 44, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 19) en tant qu'amendement n° 4 à la révision 5 du CEVNI, sous réserve des modifications suivantes :

- Article 1.08, nouveau paragraphe 5, *supprimer* le texte entre crochets ;
- Annexe 3, *renuméroté* le croquis 76 en 77.

40. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la trente-troisième réunion du groupe d'experts du CEVNI, qui s'était tenue virtuellement le 23 juin 2020 (document ECE/TRANS/SC.3/2020/4). Le Groupe de travail a noté que la proposition d'une nouvelle annexe 12 intitulée « Modèle de carnet de contrôle des eaux usées » avait été transmise au secrétariat de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI). Le Groupe de travail a invité les États membres à fournir au secrétariat, pour la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3, les informations relatives à l'application des signaux et signes suivants :

- Les signaux de détresse mentionnés à l'article 3.30, par. 1, al. c) à g) (croquis 65 de l'annexe 3 du CEVNI) ;
- Les signes d'interdiction dans les croquis 66 et 67 de l'annexe 3 du CEVNI.

41. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les résultats de la trente-quatrième réunion du groupe d'experts du CEVNI, qui s'était tenue virtuellement le 2 octobre 2020 ; la trente-cinquième réunion du groupe d'experts était prévue pour la fin novembre 2020. Le Groupe de travail a noté que le groupe d'experts du CEVNI prévoyait d'examiner le premier projet de CEVNI 6 à sa réunion de février 2021, en vue de le transmettre au SC.3/WP.3 pour examen à sa cinquante-huitième session. Il a été demandé au secrétariat de publier les rapports des trente-quatrième et trente-cinquième réunions du groupe d'experts pour la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3.

42. Le Groupe de travail a pris note des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin adoptés par la CCNR à sa session d'automne de 2019 (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/17) ainsi que des amendements au Règlement de police pour la navigation de la Moselle adoptés par la Commission de la Moselle à sa session plénière de 2020 (document ECE/TRANS/SC.3/2020/5) et a demandé au secrétariat de les transmettre au groupe d'experts du CEVNI.

43. L'Ukraine a informé le Groupe de travail des travaux en cours concernant la traduction en langue ukrainienne du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables.

44. Le Groupe de travail a invité les États membres et les commissions fluviales à mettre à jour les informations sur la mise en œuvre du CEVNI sur leurs voies navigables intérieures pour sa session suivante.

B. Prescriptions techniques et de sécurité pour les bateaux d'excursions journalières

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2020/6
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18.

45. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. C. Telesca (CEMT) sur les dispositions spéciales pour les bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers. L'orateur a fourni : a) des données statistiques sur le nombre de ces bateaux en service sur les voies navigables européennes et le nombre de passagers transportés ; et b) la base législative applicable – à savoir la directive 2006/87/CE abrogée par la directive (UE) 2016/1629 et le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Il a souligné les effets négatifs des dispositions établies par la directive 2006/87/CE, qui ne pouvaient être appliquées dans leur intégralité à ce type de bateau, sur la construction et l'exploitation de ces bateaux et les implications pour le secteur. La proposition de projet de chapitre 15B de l'annexe à la résolution n° 61, établie par la CEMT (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18), visait à résoudre ce problème.

46. Le Groupe de travail a pris note des informations sur le nombre de bateaux de ce type utilisés à des fins commerciales, communiquées au secrétariat par les États membres et la CEMT sur la base du questionnaire diffusé pour la soixante-quatrième session du Groupe, et d'un aperçu des observations relatives au projet de chapitre 15B (document ECE/TRANS/SC.3/2020/6).

47. Le Groupe de travail a poursuivi le débat sur les dispositions techniques applicables aux bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers. La Roumanie a évoqué les travaux du groupe de travail CESNI/PT/Pax du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) sur le projet de dispositions techniques qui, une fois mis au point, pourrait être examiné par le Groupe de travail en vue d'élaborer un document harmonisé. La CCNR a appuyé la proposition de la Roumanie et a informé les participants des débats en cours tenus par le groupe de travail CESNI/PT/Pax sur la proposition de la CEMT. L'Ukraine a souligné qu'il était nécessaire d'analyser le projet en détail. La Commission du Danube a rappelé l'accident mortel du bateau de croisière fluviale *Hableány*, survenu sur le Danube le 29 mai 2019, et a souligné que la sécurité ne devait pas être compromise. Le Groupe de travail a souligné l'importance de cette question, a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour et a demandé au secrétariat de le tenir informé des progrès récents réalisés par le CESNI dans ce domaine.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 et Amend.1
ECE/TRANS/SC.3/2020/7
ECE/TRANS/SC.3/2020/8.

48. Le Groupe de travail a adopté les amendements à l'annexe de la résolution n° 61, révision 2 (document ECE/TRANS/SC.3/2020/8), tels qu'approuvés à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à ses cinquante-sixième et cinquante-septième sessions (documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 55, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 22) en tant que résolution n° 98.

49. Le Groupe de travail a pris note du projet de proposition de nouveau chapitre XX, intitulé « Dispositions particulières pour la propulsion électrique des bateaux » (document ECE/TRANS/SC.3/2020/7), transmis par la Commission du Danube. La CCNR a noté que la proposition de la Commission du Danube était également pertinente pour le chapitre 11 de l'ES-TRIN et pouvait présenter un intérêt pour le CESNI, et a fourni des éclaircissements sur l'application des batteries au lithium-ion, qui deviendraient obligatoires au début de 2022

pour les États membres de la CCNR et de l'Union européenne. La Roumanie a exprimé son plein appui à l'harmonisation de la résolution n° 61 avec l'ES-TRIN, en particulier en ce qui concernait la reconnaissance des certificats de bateau sur le Danube délivrés par les États membres de la Commission du Danube non membres de l'Union européenne.

50. Le Groupe de travail a noté que la proposition devait être transmise au CESNI pour discussion et amélioration éventuelle de l'ES-TRIN. Le Groupe de travail s'est dit d'accord avec la proposition dans son principe et, en vue de l'approuver en 2021, a demandé au secrétariat d'y mettre la dernière main, en coordination avec le CESNI. La Commission du Danube a fait savoir au Groupe de travail qu'elle transmettrait la proposition correspondante au CESNI conformément à la procédure établie.

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

Document(s) : TRANS/SC.3/150 et Add.1 à 3
ECE/TRANS/SC.3/2020/9
ECE/TRANS/SC.3/2020/10
ECE/TRANS/SC.3/2020/11 et Corr.1
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/27
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/28
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29.

51. Le Groupe de travail a adopté en tant que résolution n° 99 la liste actualisée des installations de réception pour le transfert des déchets produits à bord des bateaux (documents ECE/TRANS/SC.3/2020/9, ECE/TRANS/SC.3/2020/10, ECE/TRANS/SC.3/2020/11 et Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/27 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/28), pour inclusion en tant qu'appendice à l'annexe à la résolution n° 21, révision 2.

52. Le Groupe de travail a pris note de la proposition relative à la catégorisation supplémentaire des déchets produits à bord des bateaux de navigation intérieure, élaborée conjointement par les secrétariats de la CEE, de la Commission du Danube, de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et Via Donau, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/29. Le Groupe de travail a invité les États membres, le secrétariat de la CDNI, les commissions fluviales et autres parties prenantes importantes à faire part de leurs observations et a décidé d'examiner cette question à sa session suivante.

IX. Automatisation du transport par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/211
ECE/TRANS/SC.3/2020/12
ECE/TRANS/SC.3/2020/13
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/26.

53. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de l'automatisation de la navigation intérieure commencé à sa soixante-troisième session. Le modérateur, M. J. Fanshawe, Président du Groupe de travail de la réglementation des systèmes maritimes autonomes (MASRWG), a commencé par présenter les informations sur les faits nouveaux et les activités en cours dans le domaine de l'automatisation de la navigation intérieure et de la navigation intelligente en Europe, communiquées par les pays sur la base du questionnaire établi par le secrétariat conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-troisième session (document ECE/TRANS/SC.3/210, par. 67). Le secrétariat avait résumé les informations recueillies dans le document ECE/TRANS/SC.3/2020/12.

54. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M^{me} A.-S. Pauwelyn (De Vlaamse Waterweg nv (Belgique)) sur les projets en cours dans la Région flamande. Elle a fourni aux participants des informations sur : a) les essais de bateaux automatisés et sans équipage menés en Flandre par la société Seafar ; et b) les travaux en cours dans le cadre du projet

AUTOSHIP (Autonomous Shipping Initiative for European Waters), en particulier les préparatifs de deux démonstrations de bateaux automatisés, l'une en Norvège avec un accent sur le transport maritime à courte distance et l'autre en Flandre avec un accent sur les voies navigables intérieures. Les délégations ont été invitées à participer au hackathon de la navigation intelligente qui serait organisé en ligne par De Vlaamse Waterweg nv les 26 et 27 novembre 2020. Le Groupe de travail a également été invité à participer à une enquête sur la navigation autonome, accessible à l'adresse électronique <https://www.menti.com/5xhea7f2yd/0>.

55. M^{me} M. Hirtz (CCNR) a fourni des informations actualisées sur les travaux en cours de la CCNR concernant le cadre réglementaire et l'actualisation des définitions des niveaux d'automatisation. À cette fin, un groupe de travail informel avait été créé en 2020 ; la CCNR avait décidé de prolonger la validité des définitions existantes jusqu'au 31 décembre 2022 et de continuer à travailler sur cette question.

56. L'Allemagne a informé le Groupe de travail du lancement d'un appel à propositions de projets jusqu'au 30 septembre 2020 en vue de l'établissement d'environnements d'essai numériques, visant à promouvoir la numérisation dans le transport par voie navigable et la navigation automatisée et connectée ainsi qu'à appuyer les activités de recherche et de développement dans l'industrie. Plus de 40 propositions avaient été soumises et étaient en cours d'évaluation.

57. Le Groupe de travail a pris note des difficultés et des problèmes critiques liés à l'automatisation, mentionnés par les pays (document ECE/TRANS/SC.3/2020/12). Le modérateur a souligné l'importance des questions soulevées par les États membres, qui pouvaient être pertinentes pour d'autres pays et parties prenantes travaillant dans ce domaine. La Roumanie a souligné l'importance de la collaboration entre le CESNI, la CCNR et la CEE dans le domaine de l'automatisation et a proposé d'envisager une éventuelle répartition des travaux pour faciliter la poursuite des progrès, en mettant l'accent sur les règles techniques applicables aux bateaux et les dispositions relatives aux équipages dans le cadre du CESNI et sur les règles de navigation de la CEE, en vue de préparer les modifications à apporter au CEVNI.

58. Le Groupe de travail a poursuivi ses travaux sur les définitions de l'automatisation et de la navigation intelligente. Il a pris note des informations fournies par la CCNR concernant la décision de prolonger jusqu'au 31 décembre 2022 la validité des définitions des niveaux d'automatisation. Le modérateur a mentionné le débat en cours dans le secteur maritime sur les termes « sans personnel » (*unmanned*) et « sans équipage » (*uncrewed*) en relation avec les bateaux n'ayant personne à leur bord. La CCNR a noté que ces deux termes étaient liés aux définitions des niveaux d'automatisation 4 et 5 ; les définitions actualisées tiendraient compte des prescriptions en matière d'équipage. L'EBA a fait référence à la Déclaration sur la navigation autonome (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/26). L'Ukraine a souligné que les définitions figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2020/13 étaient également pertinentes pour le futur glossaire des termes et définitions du transport par voie navigable. Les délégations ont été invitées à formuler des observations sur la liste des termes et définitions figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/2020/13.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur la révision en cours de la Feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents adoptée en 2012, et a demandé au secrétariat, en coopération avec la Présidence, d'établir un bilan actualisé pour le transport par voie navigable au plus tard le 10 novembre 2020. Les États membres ont été invités à faire part de leurs observations au plus tard à la fin du mois d'octobre 2020.

60. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié le modérateur pour le succès de la discussion et l'a invité à participer aux futures sessions.

X. Glossaire du transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2020/14
ECE/TRANS/SC.3/2020/15
ECE/TRANS/SC.3/2020/16
documents informels SC.3/WP.3 n^{os} 14 à 23 (2020).

61. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les progrès réalisés dans l'élaboration du glossaire des termes et définitions relatifs au transport par voie navigable : le premier projet de glossaire des termes et définitions relatifs au transport par voie navigable, notamment les parties I « Termes généraux », III « Infrastructure des voies navigables », IV « Transport de marchandises et de passagers, documents de transport », V « Signalisation des voies navigables », VI « Règles de navigation », VII « Bateaux et équipements », VIII « Navigation par radar ; services d'information fluviale », XI « Prévention de la pollution par les bateaux », XII « Hydrographie, météorologie et cartographie » et XIV « Statistiques des voies navigables ».

62. La Fédération de Russie et le secrétariat ont évoqué le débat portant sur le terme *roadsteads* (« rades ») tenu lors de la trente-quatrième réunion du groupe d'experts du CEVNI. Le Groupe de travail a invité les pays qui n'avaient pas rejoint le groupe de travail par correspondance pour la mise au point du glossaire à le faire et à en informer le secrétariat, et a demandé à ce dernier de poursuivre les travaux.

XI. Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour)

A. Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n^o 63, révisée)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1
ECE/TRANS/SC.3/2020/17,
documents informels SC.3 n^{os} 2 et 4 (2020).

63. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par M. S. Bober, président du groupe temporaire d'experts CESNI/TI sur le suivi et le repérage des bateaux, au sujet des travaux effectués par le SC.3/WP.3 sur la révision de l'annexe à la résolution n^o 63, la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (norme VTT), qui avait approuvé le projet à titre préliminaire à ses cinquante-sixième et cinquante-septième sessions (documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 79 à 82, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/114, par. 34), et la mise au point du projet conjointement avec la Fédération de Russie et le secrétariat (document informel SC.3 n^o 2 (2020)).

64. Le Groupe de travail a adopté la norme VTT révisée en tant que résolution n^o 100 (document ECE/TRANS/SC.3/2020/17) et a remercié M. S. Bober pour son excellent travail.

65. Le secrétariat a informé le Groupe de travail d'une proposition d'amendement à l'annexe à la résolution n^o 80 révisée, découlant de la norme VTT révisée, qui avait fait l'objet d'un accord préliminaire avec le président du groupe temporaire d'experts CESNI/TI sur les avis à la batellerie et était disponible en tant que document informel SC.3 n^o 4 (2020). Le Groupe de travail a approuvé l'amendement à l'annexe à la résolution n^o 80 révisée, et a demandé au secrétariat de le mettre à disposition sur la page Web du Groupe.

B. Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (annexe à la résolution n° 79)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/198
ECE/TRANS/SC.3/2020/18
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/23
document informel SC.3 n° 3 (2020).

66. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par M. B. Vrijaldenhoven, président du groupe temporaire d'experts CESNI/TI sur les systèmes électroniques de notification (ERI), concernant la révision envisagée de la norme internationale ERI, les modifications apportées à la norme par le règlement d'exécution (UE) 2019/1744 de la Commission du 17 septembre 2019 et la mise au point de l'annexe révisée à la résolution n° 79, dans laquelle figuraient également des informations actualisées sur les recommandations et codes de l'ONU gérés par le CEFAC-ONU.

67. La Fédération de Russie et l'Ukraine ont souligné l'importance de l'adoption de la norme révisée pour les États membres ne faisant pas partie de l'Union européenne en termes de bon fonctionnement des services d'information fluviale et ont soutenu le projet proposé.

68. Le Groupe de travail a adopté la norme révisée en tant que résolution n° 101 et a remercié M. Vrijaldenhoven pour son excellent travail.

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

69. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'entamer en 2021 la révision de la résolution n° 57, en coopération avec l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) et d'établir un document de travail pour examen par le SC.3/WP.3 en 2021.

XII. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/184
ECE/TRANS/SC.3/2020/19
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/9
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/10
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/11
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/12
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/13
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/24
document informel SC.3 n° 5 (2020).

70. Le Groupe de travail a pris note de l'achèvement de la traduction russe de l'édition de 2019 de l'ES-QIN (document informel SC.3 n° 5 (2020)) en tant que document de référence pour les délégations russophones et a remercié le secrétariat pour le travail accompli.

71. Le débat a ensuite porté sur l'applicabilité au niveau paneuropéen du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN). La Roumanie a exprimé l'opinion que l'ES-QIN, en tant qu'ensemble complet de normes portant sur divers aspects liés à l'équipage et aux documents relatifs à l'équipage et en tant qu'instrument vivant, pouvait être appliqué dans le cadre de la CEE de manière similaire à l'ADN, afin de faciliter la mobilité des équipages à travers l'Europe. La Fédération de Russie a fait valoir que les exigences minimales pour la délivrance des certificats de conducteur de bateau énoncées dans

la résolution n° 31 devaient être mises à jour en tenant dûment compte des dispositions pertinentes de l'ES-QIN. Le secrétariat s'est vivement félicité du travail considérable accompli par le CESNI pour élaborer cette norme et a précisé que la révision de la résolution n° 31 devrait avoir pour objet d'harmoniser les dispositions au niveau paneuropéen afin de répondre aux exigences de tous les États membres et non de dupliquer les dispositions de la norme du CESNI.

72. Le Groupe de travail a noté que l'ES-QIN offrirait une bonne base pour harmoniser les résolutions de la CEE avec les directives pertinentes de l'Union européenne et avec les normes techniques du CESNI, et constituerait un progrès dans l'objectif de les mettre en conformité avec les réglementations internationales et nationales en vigueur. Le Groupe de travail a appuyé la proposition de la Fédération de Russie tendant à commencer par mettre à jour la résolution n° 31 et l'harmoniser avec l'ES-QIN, et a demandé au secrétariat de s'atteler à cette tâche en coopération avec la Belgique et la Fédération de Russie. Le Président a invité les autres pays à y participer.

73. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. J. Smallegange (Groupe STC, Pays-Bas) sur le projet « Competence Based Education and Training for Inland Navigation » (COMPETING)¹³, financé par le programme Erasmus+ de l'Union européenne, qui visait à introduire l'enseignement et la formation fondés sur les compétences pour les membres d'équipage de la navigation intérieure dans toute l'Union européenne. Le projet était centré sur les compétences et sur un examen, sur la base de la directive (UE) 2017/2397 du 12 décembre 2017 et des normes du CESNI. L'orateur a souligné les principaux objectifs du projet, l'état d'avancement et l'effet attendu sur la mobilité de la main-d'œuvre dans le secteur et sur la sécurité de la navigation. Les résultats attendus étaient : a) 14 manuels de cours permettant de mettre en œuvre l'éducation et la formation basées sur les compétences pour les niveaux d'exécution et de gestion ; et b) l'élaboration d'un système d'audit. Le consortium du projet, qui comprenait plusieurs établissements d'enseignement et centres de formation de la région Rhin-Danube, espérait établir une coopération avec d'autres établissements d'enseignement, qui souhaiteraient soit participer au projet, soit utiliser le matériel pédagogique dans leurs activités.

74. La Fédération de Russie a souligné la pertinence du projet pour le secteur et a évoqué les perspectives d'utilisation de ses résultats dans le processus d'éducation et de formation. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié l'orateur pour son excellent exposé.

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

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4.

75. Le Groupe de travail a noté que la version récapitulative de la résolution n° 40 comprenant les amendements 1 et 2 avait été établie par le secrétariat et serait disponible sur le site Web du Groupe après la session.

76. Le Groupe de travail a décidé d'introduire à l'annexe 4 de la résolution n° 40 l'amendement proposé par la Norvège : dans l'annexe 4, tableau « Mise en œuvre de la résolution n° 40 », colonne 4, rubrique relative à la Norvège, remplacer « Autorité maritime norvégienne » par « Norsk Test AS ». Il a été demandé au secrétariat d'ajouter cette modification au texte récapitulatif.

77. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de demandes de renseignements des plaisanciers sur les cas où le certificat international de conducteur de bateau de plaisance n'était pas accepté par les autorités compétentes du pays dont le titulaire était citoyen ou résident et lorsque le certificat avait été délivré dans un autre pays. L'EBA a mentionné une possible aggravation de la situation par le fait que certains pays appliquaient la résolution

¹³ <http://www.iwt-competencies.eu>.

n° 40 sans l'avoir officiellement acceptée. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de recueillir des informations auprès des États membres sur la reconnaissance du certificat dans de tels cas, tant pour les voies navigables intérieures que pour les eaux côtières, ainsi que sur la législation régissant cette question, et de les transmettre pour examen au groupe de travail informel de la navigation de plaisance.

78. Le Groupe de travail a encouragé les États membres qui appliquaient encore la résolution n° 14 à ne plus appliquer que la résolution n° 40.

B. Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance

79. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'en raison de l'épidémie de COVID-19 la sixième réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance ne pourrait pas avoir lieu en octobre 2020 comme prévu.

80. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la cinquième réunion du groupe informel, qui avait eu lieu les 10 et 11 février 2020 à Genève et en particulier des travaux en cours sur l'élaboration de modules pour le contrôle des connaissances du CEVNI, et a demandé au groupe de poursuivre ces travaux.

XIV. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 13 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2019/19
ECE/TRANS/SC.3/2019/20 et Corr.1.

81. Le Groupe de travail a pris note de l'information fournie par le secrétariat selon laquelle aucun bilan actualisé des instruments juridiques relatifs à la navigation intérieure n'était disponible depuis sa soixante-troisième session.

82. Le Groupe de travail a encouragé les gouvernements qui ne l'auraient pas encore fait à adhérer aux conventions et accords de l'ONU intéressant la navigation intérieure.

83. Le Groupe de travail a pris note de l'information du secrétariat selon laquelle aucun bilan actualisé des résolutions de la CEE et de leur application n'était disponible depuis sa soixante-troisième session et a invité les gouvernements qui ne l'auraient pas encore fait à accepter ces résolutions.

XV. Liste provisoire des réunions prévues pour 2021 (point 14 de l'ordre du jour)

84. Le Groupe de travail a approuvé la liste provisoire suivante de réunions pour l'année 2021 :

- 17-19 février 2021 : Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquante-huitième session) ;
- 23-25 juin 2021 : Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (cinquante-neuvième session) ;
- 3-5 novembre 2021 : Groupe de travail des transports par voie navigable (soixante-cinquième session).

85. Le Groupe de travail a regretté que sa réunion actuelle ait souffert d'une réduction considérable de l'allocation de services de conférence par l'Office des Nations Unies à Genève, par rapport au niveau de services précédemment accepté. Il a souligné qu'à l'avenir toute réduction de ce genre compromettrait la mise en œuvre en temps voulu de son mandat. Il a demandé à la Présidence et au secrétariat de faire part de cette préoccupation à ses organes de tutelle.

86. Le Groupe de travail a souligné qu'il était important que les délibérations intergouvernementales officielles puissent se tenir en trois langues pour garantir le succès des processus intergouvernementaux. À cet égard, le Groupe de travail s'est dit vivement préoccupé par les réductions des services d'appui aux délibérations intergouvernementales.

XVI. Thème général de la soixante-cinquième session du Groupe de travail (point 15 de l'ordre du jour)

87. Le Groupe de travail a confirmé la décision du SC.3/WP.3 selon laquelle le thème de sa soixante-cinquième session sera la cybersécurité dans le transport par voie navigable.

XVII. Questions diverses (point 16 de l'ordre du jour)

A. Élection du Bureau pour les soixante-cinquième et soixante-sixième sessions du Groupe de travail

88. Sur proposition de la Bulgarie soutenue par l'Allemagne, M. S. Turf (Belgique) a été réélu à la présidence pour les soixante-cinquième et soixante-sixième sessions du Groupe de travail.

89. Sur proposition de la Belgique, M^{me} L. Deraković-Rakas (Croatie) a été élue Vice-Présidente pour les soixante-cinquième et soixante-sixième sessions du Groupe de travail.

B. Proposition de recensement des voies navigables E

90. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. A. Blackburn, secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports, sur l'impact de la COVID-19 sur les activités de la CEE dans le domaine des statistiques des transports et de la cartographie des volumes de transport par voie navigable. Il a appelé l'attention sur la collecte de données sur l'épidémie de COVID-19 sur une page wiki y consacrée¹⁴ et a invité les États membres à informer le secrétariat sur les sources de données officielles pour le transport par voie navigable. L'orateur a ensuite présenté une proposition de recensement des voies navigables E qui serait fondée sur l'analyse des données d'Eurostat, les problèmes que cela poserait et les étapes ultérieures qui requerraient que le Groupe de travail fournisse des orientations. Il a indiqué que : a) les données statistiques disponibles permettaient de produire de nombreuses visualisations géospatiales des volumes totaux de fret, des itinéraires suivis entre points d'origine et de destination et des segments de marchandises ; b) si des données régionales étaient disponibles pour les pays non membres d'Eurostat, des analyses similaires pourraient être effectuées ; c) les sources de données étaient des ensembles de données publiques ; et d) des analyses plus approfondies étaient possibles en fonction des besoins. Le Groupe de travail a été invité à examiner les éléments qu'il convenait d'analyser.

91. Le secrétariat a apporté des précisions sur les possibilités que le recensement des voies navigables E pouvait offrir en termes de visualisation, d'analyse et de prévisions du trafic pour les exploitants et les décideurs. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envoyer la proposition aux États membres et a invité les pays à communiquer leurs observations au secrétariat.

C. Projet de mobilisation contre le coronavirus (COVID-19) du Compte de l'ONU pour le développement « Transports et connectivité du commerce à l'ère des pandémies »

92. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. M. Apostolov, conseiller régional pour le commerce (Division du commerce et de la coopération économique de la CEE), sur

¹⁴ <https://wiki.unece.org/display/DSOCIOT/Data+Sources+on+Coronavirus+impact+on+transport>.

le projet de mobilisation contre la COVID-19 du Compte de l'ONU pour le développement, intitulé « Transports et connectivité du commerce à l'ère des pandémies ». Dans le cadre de ce projet, auquel participaient cinq commissions régionales de l'ONU et la CNUCED, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) travaillait actuellement sur un ensemble de normes harmonisées pour les équivalents de documents électroniques afin de permettre l'interopérabilité entre les différents modes de transport, y compris le transport par voie navigable. L'objectif était d'améliorer les normes existantes et d'élaborer de nouvelles normes pour les principaux documents accompagnant les cargaisons dans le transport multimodal, en prenant pour dénominateur commun les normes sémantiques et les modèles de données de référence du CEFACT-ONU et en les mettant à l'épreuve au moyen d'applications expérimentales. Pour les voies navigables intérieures, ces travaux pouvaient s'appuyer sur la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, les Accords de Bratislava et l'analyse des informations et des modèles de documents de transport des pays. Les essais expérimentaux pourraient être réalisés sur le couloir de transport mer Noire-mer Baltique, y compris la voie navigable E 40 et les routes côtières. Au nom du CEFACT-ONU, l'orateur a invité le Groupe de travail à prendre part à ces travaux.

93. Le Groupe de travail a décidé d'étudier les possibilités de collaboration avec le CEFACT-ONU en vue de l'élaboration d'un ensemble de données pour les documents électroniques (bordereau d'expédition, connaissance) accompagnant les marchandises transportées par voie navigable afin de permettre l'échange électronique de données entre les modes de transport en s'alignant sur les normes et les modèles de données de référence du CEFACT-ONU.

94. Le Groupe de travail a invité les pays à communiquer au secrétariat des modèles de documents de transport pour le transport international de marchandises par voie navigable au plus tard le 15 novembre 2020.

D. Résultat des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport sur les coûts de construction des voies navigables et des ports

95. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par M. R. Janssens, secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), sur les résultats des travaux du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport sur les coûts de construction des voies navigables et des ports. À sa trente-troisième session, le WP.5 a approuvé le rapport du Groupe d'experts et a décidé de proroger le mandat de celui-ci pour une année supplémentaire, sous réserve de l'approbation du Comité. Au nom du WP.5, M. Janssens a remercié le Groupe de travail et en particulier la Belgique pour sa coopération dans la mise au point des questionnaires sur la collecte de données sur les voies navigables et les ports, et a chaleureusement remercié les États membres qui avaient déjà transmis leurs données au secrétariat.

96. Le Groupe de travail a demandé aux États membres qui n'avaient pas encore soumis les questionnaires remplis pour les coûts de construction des voies navigables et des ports de les faire tenir au secrétariat avant la fin de l'année 2020.

XVIII. Adoption du rapport (point 17 de l'ordre du jour)

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

98. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions officielles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises lors de la session ont été diffusées dans toutes les représentations

permanentes à Genève pour approbation tacite sous un délai de soixante-douze heures par les délégations participant à la session. La procédure d'approbation tacite a été clôturée le jeudi 5 novembre 2020 à 18 heures (HNEC) et s'est terminée sans objection. Les décisions de la réunion sont donc considérées comme adoptées. Des informations connexes sont disponibles sur le site Web de la CEE à l'adresse <http://www.unece.org/info/about-unece/executive-committee-excom/silence-procedure.html>.
