


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
Quarante-neuvième session

Genève, 22-24 juin 2016

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

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. Promotion des services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 2 de l'ordre du jour).....	8–13	4
A. Atelier sur les services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications au niveau paneuropéen	8–9	4
B. Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63)	10–11	5
C. Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)	12	5
D. Coopération avec le Comité RAINWAT	13	6
IV. Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe : proposition de nouvelle stratégie	14–20	6
V. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen de la navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)	21–22	8



A.	Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure	21	8
B.	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) et Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)	22	8
VI.	Infrastructure des voies navigables (point 5 de l'ordre du jour).....	23-28	9
A.	Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)	23-24	9
B.	Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »).....	25-27	9
C.	Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49 révisée)	28	10
VII.	Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	29-40	10
A.	Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24 révisée)	29-33	10
B.	Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (résolution n° 59 révisée)	34-36	12
C.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée)	37-40	13
VIII.	Sûreté des transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour).....	41-44	13
IX.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour).....	45-46	14
X.	Navigation de plaisance (point 9 de l'ordre du jour).....	47-56	14
A.	Promotion de la navigation de plaisance	47-54	14
B.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40)	55-56	15
XI.	Développement des infrastructures de navigation intérieure et environnement (point 10 de l'ordre du jour)	57-61	16
XII.	Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour).....	62-63	17
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	64	17

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3/WP.3) a tenu sa quarante-neuvième session du 22 au 24 juin 2016 à Genève.
2. Ont pris part à ces travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Lituanie, Pays-Bas, République tchèque, Serbie, Slovaquie et Suisse.
3. L'Union européenne (UE) était représentée. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save. Des délégations de la Commission économique eurasiennne (EURASEC), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de la Confédération des sociétés européennes de technologie Maritime (CEMT) et de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) étaient présentes. Viadonau, Zoï Environment Network et l'Académie de marine d'Odessa étaient également présents à l'invitation du secrétariat.
4. M. Francesco Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux participants au nom de la Directrice de la Division des transports durables, M^{me} Eva Molnar, et souhaité au Groupe une session et des débats fructueux. M. Dionori a souligné les principaux points de l'ordre du jour et rappelé au Groupe de travail que la Commission économique pour l'Europe (CEE) allait bientôt célébrer le soixante-dixième anniversaire du Comité des transports intérieurs (2017) et le soixantième anniversaire du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (du 2 au 4 novembre 2016).
5. Conformément à la décision adoptée par le Groupe de travail à sa quarante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, par. 7), M. Ivan Ignatov (Bulgarie) a présidé la quarante-neuvième session.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/97, document informel n° 19 (2016) du SC.3/WP.3.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire, tel que complété par le document informel n° 19 (2016) du SC.3/WP.3 afin de prendre en compte les documents informels n^{os} 20 à 31 du SC.3/WP.3.
7. Conformément à l'usage, il a été décidé que seules les principales décisions prises figureraient dans le projet de rapport qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et diffusé après la session. Les textes des exposés présentés au cours de la session peuvent être consultés à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2016.html.

III. Promotion des services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 2 de l'ordre du jour)

A. Atelier sur les services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications au niveau paneuropéen

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/9 et document informel n° 26 (2016) du SC.3/WP.3.

8. Le Groupe de travail a pris note des exposés suivants :

a) « Activités menées par la CEE dans le domaine des services d'information fluviale (SIF) et des autres technologies de l'information et des communications relatives à la navigation intérieure et coopération avec d'autres acteurs clés » – présenté par le secrétariat ;

b) « Point sur les faits nouveaux concernant les grandes orientations européennes relatives aux services d'information fluviale, à l'espace numérique de la navigation intérieure (DINA) et aux nœuds multimodaux numériques (DMN) » – présenté par M^{me} Luca Farkas et M. Marc Vanderhaegen, membres de l'Unité des ports et voies navigables (B.3) de la Direction générale « Mobilité et Transport » de l'Union européenne) ;

c) « L'importance des technologies clés des services d'information fluviale et des normes SIF » – présenté par M. Peter Stuurman (Pays-Bas), Président du Groupe d'experts de la notification électronique internationale (ERI) ;

d) « Avis à la batellerie : la révision de la norme » – présenté par M. Christoph Plasil (Viadonau), Président du Groupe d'experts des avis à la batellerie (NtS) ;

e) « Le Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur), outil de base pour d'autres technologies clés des services d'information fluviale » – présenté par M. Wieland Haupt, Président du Groupe d'experts de l'ECDIS Intérieur (Allemagne) ;

f) « La gestion des corridors, prochaine étape du déploiement des services d'information fluviale » – présenté par M. Cas Willems, Président du Groupe d'experts 125 (Services d'information fluviale) de l'AIPCN ;

g) « Les activités menées par le Service ukrainien d'information fluviale (UkrRIS) en vue de l'amélioration de la navigation dans la zone de transport fluvio-maritime » – présenté par M. Igor Gladkykh, professeur à l'Académie maritime d'Odessa ;

h) « Activités menées par la Fédération de Russie dans le domaine des services d'information fluviale » par M. Evgeny Brodskiy (Fédération de Russie), chef du Département des télécommunications du réseau navigable Volga-Baltique.

Le Groupe de travail a également pris note de l'exposé de la Commission de la Save sur les activités de services d'information fluviale et sur les informations transmises par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) ((document informel n° 26 (2016) du SC.3/WP.3). Ces présentations peuvent être consultées sur le site Web de la

CEE, à l'adresse suivante : http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2016.html (onglet « RIS and ICT Workshop »).

9. Le Groupe de travail a décidé :

a) D'améliorer la coordination des activités et la coopération entre l'Union européenne, la CCNR, la Commission du Danube, la Commission de la Save, l'AIPCN, la CEE et d'autres organisations compétentes en vue d'harmoniser les normes techniques. Sont par exemple visées les directives et recommandations en matière de services d'information fluviale, l'ECDIS Intérieur, les avis à la batellerie, les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, les directives et critères applicables aux services de trafic fluvial et la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables au moyen de l'AIS ;

b) De continuer à faire en sorte que les résolutions de la CEE relatives aux SIF restent des instruments efficaces, adaptés aux réalités de l'époque et souples, participant à la mise en œuvre des dispositions relatives aux SIF à l'échelle paneuropéenne ;

c) D'encourager les États membres à mettre en œuvre les résolutions de la CEE relatives aux SIF ;

d) D'encourager les États membres à fournir des informations en retour sur les documents élaborés par les groupes d'experts des SIF au sein de la CEE.

B. Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63)

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/17.

10. Le Groupe de travail a pris note des travaux actuellement menés par le Groupe d'experts VTT et l'Union européenne au sujet du projet de version 2.0 de la norme VTT, qui vise à la consolider et à la rationaliser, comme il est indiqué dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/17.

11. Le Groupe de travail a invité M. Stefan Bober, Président du Groupe d'experts VTT (Allemagne) à lui transmettre le texte de la norme VTT pour qu'il l'examine une fois qu'elle aura été mise au point et approuvée par l'Union européenne.

C. Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)

12. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par M. Christoph Plasil, Président du Groupe d'experts des avis à la batellerie (qui représentait également Viadonau), sur la révision en cours de la Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure. Le SC.3/WP.3 a noté que le texte révisé de la résolution n° 80 avait été adopté par le Groupe de travail à sa quarante-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, par. 43). Le SC.3/WP.3 a néanmoins décidé d'attendre l'adoption par l'Union européenne d'une Directive ou d'un Règlement afin de garantir une application cohérente des normes RIS à l'échelle paneuropéenne et d'instaurer des conditions égales et transparentes pour l'ensemble des acteurs.

D. Coopération avec le Comité RAINWAT

13. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de la possibilité d'accorder à la CEE le statut d'observateur auprès du Comité de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT). Le SC.3/WP.3 a invité les autorités gouvernementales, les commissions fluviales et les autres parties prenantes à soumettre des propositions au sujet d'une éventuelle participation du SC.3 et du SC.3/WP.3 aux activités du Comité RAINWAT.

IV. Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe : proposition de nouvelle stratégie

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10 et documents informels n^{os} 9, 17 et 31 (2016) du SC.3/WP.3.

14. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du secrétariat portant sur une proposition de nouvelle stratégie pour le SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10). Le Bélarus, la Fédération de Russie, la Serbie et EURASEC ont appuyé l'actuelle proposition relative à la révision de la stratégie et du mandat du SC.3. L'Allemagne a fait observer que certains points devaient être examinés plus avant, voire modifiés ; la France et la Belgique ont appuyé cette position et signalé certains aspects qui pourraient être modifiés. L'UE a également formulé des observations préliminaires au sujet de la proposition. La CEMT a souligné l'importance de l'harmonisation des normes techniques au niveau paneuropéen et du rôle de la CEE et s'est déclarée favorable à la tenue d'une conférence de haut niveau en 2017. L'EBA a communiqué une déclaration (document informel n^o 31 (2016) du SC.3/WP.3) dans laquelle elle appuie les buts et objectifs primordiaux pour 2016-2021 dans la mesure où ils ont trait à la navigation de plaisance. Les interventions des États membres sont exposées ci-après en détail, par ordre chronologique.

15. La Fédération de Russie a dit estimer que la proposition de nouvelle stratégie et de mandat révisé répondait aux défis actuels. Elle a noté que le nombre d'États membres de la CEE étant supérieur à celui des pays de l'UE et des États membres des commissions fluviales, toute limitation du mandat du SC.3 conduirait à éloigner les pays non membres de l'UE des sources d'information. Il a souligné que les instruments et recommandations de la CEE étaient d'importantes bases juridiques pour l'adoption, par des pays non membres de l'Union européenne, de dispositions paneuropéennes, et qu'ils devaient être disponibles en russe. Il a également noté l'importance de la participation d'experts nationaux aux travaux menés sur les accords et résolutions de la CEE tendant à l'harmonisation et a souligné que le mécanisme de la CEE fournissait une base efficace et stable.

16. L'EURASEC a souligné à quel point il était important que les pays d'Europe occidentale et orientale échangent leurs pratiques optimales et développent la coopération en s'appuyant sur le mécanisme de la CEE, qui en plusieurs années de fonctionnement efficace a montré sa stabilité. Ce mécanisme est donc le lieu le plus approprié pour les débats relatifs aux transports par voie navigable. L'EURASEC a également noté que sa démarche et ses objectifs étaient proches de ceux du SC.3, en particulier en matière de facilitation de l'accès aux voies navigables nationales pour les navires battant pavillon d'États membres et de navigation de plaisance, et exprimé de l'intérêt vis-à-vis de la poursuite de ces travaux.

17. L'union européenne a fait des observations préliminaires : elle a en particulier noté qu'au cas où des activités feraient double emploi, les conséquences pour la CEE pourraient être mal appréciées – toutefois, les doubles emplois peuvent être à l'origine de différences entre les normes techniques à différents niveaux géographiques. L'UE a également évoqué la rationalisation des normes techniques prévue par le programme NAIADES et la rationalisation et l'harmonisation éventuelles, pour le « Livre bleu », des procédures de communication des données à différents niveaux. Elle a également proposé d'étudier l'éventuel établissement d'une distinction entre les différents types de goulets d'étranglement, l'objectif étant de leur attribuer un juste niveau de priorité. L'UE a insisté sur le fait qu'une amélioration des statistiques des transports par voie navigable disponibles contribuerait grandement à la viabilité des transports et de l'économie.

18. Le Bélarus a souligné l'importance d'un développement et d'une intégration coordonnées du transport par voie navigable dans les États membres de la CEE et la portée des travaux du SC.3, relevant en outre que les objectifs de la nouvelle stratégie étaient en harmonie avec le programme du Bélarus pour le développement des transports par voie navigables pour la période 2016-2020.

19. Le Groupe de travail a pris note des observations formulées par les participants à propos de certains points du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10 :

a) L'Allemagne, la Belgique et la France ont déclaré, à titre d'observation préliminaire, que les objectifs de développement durable pourraient être pris en compte à un stade ultérieur (voir par. 6 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/10, premier et cinquième points) L'Allemagne a indiqué que cela s'appliquait également à l'action 6 mentionnée au paragraphe 7, ainsi qu'au point c du paragraphe 10 ;

b) Paragraphe 7 :

- Action 3 : l'Allemagne et la Belgique ont noté que le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux (WP.5/GE.3) s'occupait déjà des incidences des changements climatiques sur les réseaux internationaux de transports intérieurs et ont demandé des précisions sur la valeur ajoutée des activités du SC.3 dans ce domaine ;
- Action 6 : la Belgique a demandé des précisions à propos des incidences budgétaires éventuelles sur l'utilisation et le développement de l'outil ForFITS ;

c) Paragraphe 9 :

- Point a) : l'Allemagne a fait observer qu'elle appuyait, tout comme la CCNR, les activités du SC.3 dans le domaine de la navigation de plaisance ;
- Point b) : la France s'est déclarée favorable à la proposition de la CCNR visant à éviter les activités faisant double emploi (document informel no 9 (2016) du SC.3/WP.3) ;

d) Paragraphes 13 et 15 : l'Allemagne la Belgique et la France et se sont déclarées favorables au principe de l'évitement des doubles emplois. La France présentera des observations sur la résolution n° 61 ;

e) Point c du paragraphe 7 du mandat (annexe) : la Belgique a émis des doutes sur la proposition tendant à donner aux activités de la CEE une portée mondiale.

20. Un certain nombre de délégations ont indiqué que la proposition était sensiblement différente de la version précédente et que les gouvernements avaient besoin de plus de temps pour faire des observations détaillées. Le Groupe de travail a décidé de fixer au 31 juillet 2016 la date limite pour de nouvelles observations. Le secrétariat a été prié d'actualiser la proposition sur la base des observations reçues à la session et formulées dans les communications qui seraient présentées par la suite par les gouvernements et les autres parties prenantes jusqu'à la date limite du 31 juillet 2016. Le secrétariat a confirmé qu'une version actualisée serait établie et communiquée aux gouvernements avant la fin de l'été, de telle façon qu'une version définitive du document soit disponible pour examen et adoption à la soixantième session du SC3.

V. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen de la navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)

A. Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Documents : ECE/TRANS/SC.3/2015/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/11 et documents informels n^{os} 7, 8, 10, 18 et 22 (2016) du SC.3/WP.3.

21. Le Groupe de travail a pris note des observations formulées par les gouvernements autrichien, français et monténégrin, par l'UE et par l'Association internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) telles qu'elles sont formulées dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/11 et dans le document informel n^o 22 (2016) du SC.3/WP.3. Il était généralement admis jusqu'à présent que l'article 3 de la Convention établissait de façon précise et transparente les règles relatives à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. L'UE a indiqué que cet article ne devait pas être affaibli et elle a encouragé ceux de ses États membres qui ne l'avaient pas encore fait à adhérer à la Convention. Le SC.3/WP.3 a décidé d'attendre que de nouvelles observations aient été formulées et de maintenir ce point à l'ordre du jour de la soixantième session du SC.3, qui doit se tenir au mois de novembre 2016.

B. Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) et Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

22. Le secrétariat a fourni au Groupe de travail des informations sur le huitième colloque organisé par l'Association internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) (17 et 18 mars 2016, Bonn (Allemagne)), où il a été question des conventions internationales portant sur le transport de marchandises et de passagers ainsi que de la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CMNI/CLNI) et de certains aspects du droit du travail dans la navigation intérieure.

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

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

Document : document informel n° 25 (2016) du SC.3/WP.3.

23. Le Président a rappelé l'importance de l'AGN en tant que plan coordonné de développement du réseau de voies navigables E. Il a rappelé que l'AGN s'appliquait désormais à une zone géographique comparable à celle de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et qu'il comptait déjà 18 Parties contractantes – autant que l'ADN –, dont 12 pays de l'Union européenne. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les progrès accomplis par la Pologne en vue de son adhésion à l'AGN et, en particulier, du fait que le Ministère de l'économie maritime et de la navigation intérieure de la République de Pologne avait continué d'établir tous les documents nécessaires à la ratification de cet instrument et s'apprêtait à engager la procédure visant à la conclusion d'accords interministériels sur l'AGN. Le Groupe de travail a salué les efforts déployés par la Pologne. Le Groupe de travail a en outre invité les États membres qui ne l'avaient pas encore fait d'adhérer à l'AGN.

24. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la notification dépositaire relative aux amendements proposés aux Annexes I et II au 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 adoptés par le SC.3 à sa cinquante-neuvième session et approuvés par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à sa cinquante-huitième session (document informel n° 25 (2016) du SC.3/WP.3). Le SC.3/WP.3 a pris note avec satisfaction les efforts fructueux menés conjointement avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique, et a demandé au secrétariat de poursuivre ses travaux visant à mettre le Protocole à l'AGTC en phase avec l'AGN.

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/12 et Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/13 et documents informels n°s 24 et 30 (2016) du SC.3/WP.3.

25. Le Groupe de travail a examiné et approuvé les projets d'amendements à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu ») présentés dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/12 et Corr.1 et dans le document informel n° 24 (2016) du SC.3/WP.3, moyennant les modifications suivantes :

a) Supprimer les deux dernières lignes du paragraphe 12 et la totalité du paragraphe 13 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/12 ;

b) Tenir des consultations avec la Hongrie et la Slovaquie sur la mise à jour des informations relatives au Danube (E 80) pour la section commune aux deux pays entre Sap (km 1 810,0) et le km 1 708,2, suite à la demande formulée par la Hongrie au sujet de la valeur cible pour la classe de la voie navigable (par. 7 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/12). Il a été noté que la valeur cible pour l'ensemble de la section

Vienne-Bratislava devait, selon les informations fournies par la Commission du Danube, correspondre à la classe VIc ;

c) Conserver le nom « Kurshskiy Zaliv » dans le texte anglais du Livre bleu (document informel n° 24 du SC.3/WP.3, dernière ligne) pour maintenir la cohérence avec l'AGN.

26. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'état d'avancement de la troisième révision du Livre bleu et il a pris note de l'exposé du secrétariat sur les récentes modifications apportées à l'ébauche et sur les prochaines étapes. Le SC.3/WP.3 a en outre pris note de la deuxième ébauche telle qu'elle figure dans le document informel n° 30 (2016) du SC.3/WP.3. Il a rappelé que la date limite pour la soumission des dernières mises à jour était fixée à la fin du mois de juillet 2016 et a encouragé les gouvernements à soumettre des mises à jour au secrétariat dans le délai imparti. La version actualisée du texte servira de base à la publication de la troisième édition révisée du Livre bleu, qui sera élaborée au deuxième semestre de 2016. La Belgique a confirmé que la dernière main serait mise aux informations actualisées sur les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes en consultation avec le secrétariat avant la fin de juillet 2016.

27. Le Groupe de travail a pris note des informations du Bélarus sur les progrès accomplis dans le développement de la section Dniepr-Vistule de la voie d'eau internationale E 40, qui venaient en complément du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/13. Le SC.3/WP.3 s'est félicité de la résolution adoptée par les participants à la Conférence internationale et à la troisième session de la Commission pour le développement de la voie internationale le 16 décembre 2015 à Lublin (Pologne) et a décidé d'en tenir compte dans ses futures activités.

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

Document : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1.

28. Le Groupe de travail a noté qu'aucun amendement nouveau à la résolution n° 49 n'avait été soumis au secrétariat, qui a été prié d'élaborer des projets d'amendements à ce texte pour sa cinquantième session, en février 2017, sur la base de la troisième révision du Livre bleu.

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

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

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/2015/19, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14, document informel n° 2 (2015) du SC.3 et documents informels n°s 21 et 29 (2016) du SC.3/WP.3.

29. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la CCNR concernant l'ajout de nouveaux articles au CEVNI, sur la base des dispositions concernant les bateaux qui utilisent du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant récemment introduites dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), le dégagement de la vue avant de la proue du bâtiment pour les bateaux transportant des conteneurs et une liste de contrôle pour

l'avitaillement en GNL (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14 et document informel n° 21 (2016) du SC.3/WP.3), qui font suite à celles publiées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/19 et le document informel n° 2 (2015) du SC.3. La Fédération de Russie a appuyé la proposition tendant à introduire des dispositions relatives à ce type de bateaux dans le CEVNI, le GNL étant un nouveau carburant de substitution avantageux pour les moteurs des bateaux. Le Président a noté que d'autres points seraient traités dès que le nombre de ces bateaux aurait augmenté et qu'ils auraient commencé à naviguer dans d'autres bassins hydrographiques que celui du Rhin. Il s'agissait notamment des stations d'avitaillement, des installations d'approvisionnement et des infrastructures nécessaires. Dès que les normes de l'Union européenne s'appliqueraient à ce type de bateaux, le Groupe de travail commencerait à en débattre, probablement dans le cadre de la résolution n° 61 et d'autres documents. La Commission du Danube a reconnu qu'il serait important qu'elle se penche sur une réglementation relative aux bateaux utilisant le GNL comme carburant lorsque ces navires commenceraient à envisager d'accéder au bassin du Danube. Elle a toutefois décidé de participer à ces travaux dans la mesure où il convient de réfléchir à l'avance aux dispositions concernant ce type de bateau. Le SC.3/WP.3 a pris note de la proposition relative aux nouveaux articles et a prié le secrétariat de poursuivre ses consultations avec la CCNR au sujet des projets d'amendements au CEVNI.

30. Le Groupe de travail a mis la dernière main à la proposition d'amendement au paragraphe 2 de l'article 6.35, « Ski nautique et activités analogues » (par. 31 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96), soumise par la Commission de la Save à la quarante-huitième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5). Le texte retenu est le suivant :

« Le conducteur du bateau remorqueur doit être accompagné par une personne chargée de superviser le remorquage, ainsi que le skieur et/ou les personnes se trouvant sur d'autres équipements nautiques remorqués, et apte à assumer cette fonction. » .

Il a été décidé de soumettre la version actualisée de la proposition énoncée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5 au Groupe d'experts du CEVNI.

31. Le Groupe de travail a pris note des progrès accomplis par la Commission du Danube dans l'élaboration de la version allemande des règles fondamentales pour la navigation sur le Danube, qui ont été révisées. Il a également noté que les dates envisageables pour le lancement de l'élaboration de la version allemande du CEVNI pourraient être déterminées après la réunion du Groupe d'experts techniques de la Commission du Danube, en novembre 2016 au plus tôt, la version allemande de la révision des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube devant être approuvée par les États membres de la Commission du Danube. Le SC.3/WP.3 a remercié la Slovaquie d'avoir accepté de communiquer la version slovaque du CEVNI au secrétariat et a invité les autres États membres à l'imiter.

32. Le Groupe de travail a invité les États membres à réunir les informations requises pour le document sur la mise en œuvre du CEVNI et pour le questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales spéciales, tel qu'il a été approuvé par le SC.3 à sa cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 42 et ECE/TRANS/SC.3/2015/7).

33. Le Groupe de travail a pris note de la version finale de l'affiche présentant les signaux utilisés en navigation intérieure, élaborée en anglais, en français et en russe par la Direction serbe des voies navigables (PLOVPUT) avec l'aide du secrétariat, sur la base de la cinquième édition révisée du CEVNI. Le SC.3/WP.3 s'est félicité de la grande qualité et de l'exhaustivité du document établi par PLOVPUT et il a demandé à la Serbie d'envoyer l'affiche en serbe pour qu'elle soit mise en ligne sur le site Web de la CEE. Le Président a

invité les gouvernements à faire la promotion de cette affiche afin de faciliter la mise en œuvre du CEVNI. Le SC.3/WP.3 a prié le secrétariat de s'entendre avec PLOVPUT sur les moyens, outre le site Web de la CEE, de mettre cette affiche à la disposition des États membres afin d'accroître la visibilité des travaux menés par la CEE.

B. Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (résolution n° 59 révisée)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/169/Rev.1, ECE/TRANS/SC.3/2015/5, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/4 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/15.

34. Le Groupe de travail a examiné le projet de deuxième révision de la résolution n° 59 et a décidé d'apporter au document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/15, en plus des changements proposés par le secrétariat, les modifications suivantes :

- Réviser les paragraphes 1.7, 3.7, 3.8, 3.9, 3.14, 4.2.1.7 et 4.2.1.8, ainsi que le chapitre 5 sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/2015/5 ;
- Actualiser l'appendice 7 de la résolution n° 61 sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/2015/5 et le reproduire en tant qu'appendice de la résolution n° 59 ;
- Ajouter d'autres appendices similaires à l'annexe 1 (« Dimensions minimales des signaux figurant aux annexes 7 et 8 des DFND ») et aux annexes 3 à 5 du document ECE/TRANS/SC.3/2015/5 ;
- Au paragraphe 4.2.1 de la version anglaise, remplacer « cross-channel fairway signs » par « cross-over marks » en conformité avec le CEVNI (modification sans objet dans la version française) ;
- Au paragraphe 4.2.2.1 de la version anglaise, remplacer « light floating signs » par « floating signs with lights » (modification sans objet dans la version française) ;
- Conserver « caractéristiques techniques » au paragraphe 6.2 ;
- Modifier le paragraphe 6.5 comme suit : « Compte tenu que les réflecteurs radar améliorent la sécurité, ... » ;
- Supprimer le paragraphe 6.3 à moins que les commissions fluviales ne fournissent des raisons suffisantes de le laisser dans le texte pour la soixantième session du SC.3 ; sur ce dernier point, il convient de remplacer le paragraphe 6.3 par le texte du document ECE/TRANS/SC.3/2015/5 et de supprimer « objectifs et ».

35. Le Groupe de travail a demandé à la Commission de la Save d'aider le secrétariat à mettre à jour les figures du chapitre 4 du document ECE/TRANS/ SC.3/WP.3/2016/15, les signaux de navigation devant être conformes aux prescriptions de la cinquième édition du CEVNI.

36. Le Groupe de travail a invité les États membres et les commissions fluviales à présenter des propositions visant à modifier le projet, le cas échéant, d'ici à la fin de juillet 2016. Le SC.3/WP.3 a approuvé le projet sous réserve des modifications susmentionnées et prié le secrétariat d'en établir la version finale et de la soumettre au SC.3 pour adoption finale.

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 amendements 1 à 3, ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/9 et document informel n° 14 (2016) du SC.3/WP.3.

37. Le Groupe de travail a pris note de l'information communiquée par la Fédération de Russie au sujet de sa proposition d'amendement à la résolution n° 61 portant sur de nouvelles dispositions relatives aux personnes à mobilité réduite. Le SC.3/WP.3 a prié le secrétariat de la distribuer en tant que document de travail pour la soixantième session du SC.3.

38. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait établi, après des consultations avec le secrétariat du Comité technique 147 de l'ISO (Qualité de l'eau), que la norme EN 1484 (1997) correspondait à la norme ISO 8245:1999 et que cette dernière pouvait donc remplacer la première ou être mentionnée au paragraphe 8B-4.2.2 du document ECE/TRANS/SC.3/2015/8.

39. Le secrétariat a donné au Groupe de travail des informations sur la prochaine réunion du Groupe de volontaires.

40. Le Groupe de travail a recommandé que le SC.3 envisage d'élaborer la version consolidée de la résolution n° 61 sur la base des modifications adoptées.

VIII. **Sûreté des transports par voie navigable (point 7 de l'ordre du jour)**

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96.

41. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des résultats du Forum sur la sécurité des transports, organisé conjointement le 17 juin 2016 à Genève par la Division des transports durables de la CEE et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE). Ce Forum a mis l'accent sur la sécurisation de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Les débats ont principalement porté sur les risques pour le secteur des transports intérieurs que constituent le terrorisme, le vol, le franchissement illégal des frontières et les cybermenaces, ainsi que sur les technologies novatrices visant à assurer la sécurité des systèmes de transport. Il a été souligné que la sécurité était indispensable à des systèmes de transport durables et qu'il convenait de mettre en place, pour tous les modes de transport intérieur, une approche plus efficace et davantage fondée sur les risques. Les débats ont mis en évidence l'importance de la collaboration avec le secteur privé en matière de sécurité dans les transports intérieurs. Les communications peuvent être consultées sur le site Web de la CEE, à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/events/2016/wp5/securing_global_transport_chains.html.

42. Le Groupe de travail a pris note des principaux thèmes de l'atelier sur la sûreté et la sécurité organisé à la quarante-huitième session ainsi que des points à examiner plus avant, tels qu'ils avaient été rapportés en détails par le secrétariat dans l'annexe au document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96.

43. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par M. Peter Caky (Commission du Danube) au sujet des activités actuelles de la Commission en matière de sûreté des transports par voie navigable. M. Caky a indiqué que la Commission avait adopté les Recommandations relatives à l'assurance de la sûreté de la navigation sur le Danube à

sa quatre-vingt-troisième session. Un groupe d'experts constitué en vue de l'échange régulier, entre les organes compétents agréés des États membres, d'informations sur les questions de sécurité, devrait se réunir pour la première fois en février 2017. L'intervenant a en outre informé le SC.3/WP.3 que la Commission du Danube était en train d'élaborer en coopération avec l'Union européenne un document sur un système de sécurité de la navigation paneuropéen faisant fond sur ces recommandations et il a exprimé l'espoir que la CEE participerait à ces travaux.

44. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de le tenir informé des autres manifestations concernant la sûreté des transports organisées par la CEE.

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

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/16.

45. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le Président au sujet du résultat de l'analyse d'impact de la proposition de l'UE concernant une directive relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives 91/672/CEE et 96/50/CE du Conseil, ainsi que des mesures à prendre (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/16).

46. La Commission du Danube a indiqué au Groupe de travail les documents pertinents actuellement en vigueur qu'elle avait publiés dans ce domaine, notamment les recommandations sur la formation professionnelle des équipages et celles concernant les prescriptions relatives à la délivrance de permis de conduire les bateaux navigant sur le Danube, ainsi que la révision du chapitre 23 des Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure qui doit être adoptée lorsque l'étude d'impact de la proposition de l'UE aura été menée à bien. Le SC.3/WP.3 a en outre été informé des activités de la Commission du Danube liées à l'élaboration des documents juridiques de l'UE concernant les qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

X. Navigation de plaisance (point 9 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/18 et documents informels n^{os} 23 et 28 (2016) du SC.3/WP.3.

A. Promotion de la navigation de plaisance

47. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. Baurzhan Bekeshev (EURASEC) sur la création d'un marché unique de services pour la location et le crédit-bail de bateaux de plaisance sans conducteur. L'intervenant a souligné que l'un des objectifs principaux de l'Union économique eurasiennne était la création d'un marché unique de services dans les États membres, en particulier dans un certain nombre de domaines tels que la location et le crédit-bail de bateaux de plaisance sans conducteur. L'EURASEC a invité la CEE à mettre en commun les meilleures pratiques internationales en matière de réglementation des services de location et de crédit-bail de bateaux de plaisance sans conducteur, le but étant de déterminer le modèle de réglementation le plus adapté à ces activités. Le SC.3/WP.3 a

également noté les informations contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/18.

48. L'EBA s'est félicitée des informations récentes concernant l'EURASEC et a exprimé sa volonté d'assister la Commission économique dans le cadre de ces travaux et de participer à la mise en commun des connaissances sur le marché des affrètements en Europe et des meilleures pratiques relatives aux qualifications des affréteurs et des conducteurs de bateaux affrétés « coque nue », au titre de la résolution n° 40. Elle a en outre fourni au Groupe de travail des informations sur la situation actuelle dans ce domaine, notamment sur les activités de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et du Groupe de travail 11 du Comité technique ISO 228 (Tourisme et services connexes) et sur un projet de norme ISO relative aux niveaux de service et à la sécurité dans le cadre de l'affrètement « coque nue », qui doit être mise au point dans les deux prochaines années.

49. Le secrétariat a donné lecture de la communication de l'Association russe de yachting à propos d'une éventuelle extension des activités du SC.3/WP.3 en matière de navigation de plaisance, qui concernerait entre autres l'affrètement des embarcations et les voies de navigation.

50. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de l'Association d'agrotourisme et de tourisme vert DNIPRO et du groupe d'entreprises Mountain Club sur le tourisme aquatique, qui met en évidence le potentiel de cette activité en s'appuyant sur l'exemple des itinéraires touristiques empruntant les voies E 40 et E 70, et présente les différents types de bateaux, de structures flottantes et d'éléments d'infrastructures correspondant à ce type de tourisme, les façons de le promouvoir au niveau international et les possibilités de coopération avec la CEE.

51. La CEMT a estimé qu'il était nécessaire d'élaborer un cadre réglementaire pour les infrastructures de la navigation de plaisance et du tourisme aquatique, notamment pour les engins flottants, car la législation et les normes européennes ne sont pas harmonisées.

52. L'Allemagne a fait observer qu'il convenait d'établir une distinction claire entre les activités de soutien selon qu'elles concernent la navigation de plaisance ou le tourisme aquatique, dans la mesure où les infrastructures telles que les écluses, les barrages et les lieux d'amarrage sont de la responsabilité des pouvoirs publics tandis que les prestations telles que l'hôtellerie et la conception de circuits touristiques sont du ressort du secteur privé et dépendent des infrastructures disponibles.

53. Le Groupe de travail a demandé aux États membres et aux autres parties prenantes de faire part de leur expérience et de leurs pratiques dans le domaine de la location ou du crédit-bail de bateaux de plaisance, notamment sans conducteur, ainsi que des difficultés et problèmes rencontrés par les armateurs, les exploitants de navires, les équipages et les passagers d'embarcations de plaisance.

54. Le Groupe de travail a décidé de tenir un atelier sur la navigation de plaisance et le tourisme aquatique lors de la soixantième session du SC.3, dans le prolongement de l'examen des sujets correspondant à ce point de l'ordre du jour, et il a prié le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires.

B. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40)

55. Le Groupe de travail a pris note des informations transmises par la Suisse au sujet des autorités nationales habilitées à délivrer le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (document informel n° 23 (2016) du SC.3/WP.3) et chargé le secrétariat d'élaborer un projet d'amendement à la résolution n° 40 pour la seizième session du SC.3.

Le SC.3/WP.3 a également pris note des informations relatives à l'application de la résolution n° 40 communiquées par le Gouvernement du Bélarus (document informel n° 28 (2016) du SC.3/WP.3)).

56. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de l'élaboration d'une base de données de modèles du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance. Viadonau a transmis au secrétariat le modèle du certificat délivré par l'Autriche et l'EBA lui a transmis le modèle de celui qui est délivré par la Royal Yachting Association du Royaume-Uni.

XI. Développement des infrastructures de navigation intérieure et environnement (point 10 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/181, ECE/TRANS/SC.3/2008/17/Add.1 et document informel n° 20 (2016) du SC.3/WP.3.

57. Il a été rappelé que le SC.3 avait examiné à sa cinquante-deuxième session un projet de résolution sur une méthode intégrée de planification, des principes de planification et des critères d'ingénierie fluviale élaboré pour donner suite aux décisions de la Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable, en 2006 à Bucarest, concernant la mise en place de procédures en vue de l'établissement d'un dialogue structuré sur les questions d'environnement liées aux projets d'infrastructure de voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/181, par. 47 à 50). Le Groupe de travail a pris note de l'exposé sur l'action de la CEE face aux problèmes environnementaux intéressant le transport par voies navigables intérieures et la résilience de ce secteur face aux effets des changements climatiques (document informel n° 20 (2016) du SC.3/WP.3).

58. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat à propos des travaux du WP.5/GE.3. Il a été noté que le WP.5/GE.3 avait actuellement pour mission de détecter les points sensibles de la région de la CEE, de distinguer les risques spécifiques des effets des changements climatiques pour les infrastructures et d'étudier les conséquences économiques, sociales et environnementales qui pourraient en résulter ainsi que les solutions possibles en matière d'adaptation. Un questionnaire sur les infrastructures vitales pour l'ensemble des réseaux et nœuds de transport a été distribué aux États membres. Les résultats de cette enquête devaient être examinés à la réunion prévue les 7 et 8 juillet 2016, et les données concernant le transport par voie navigable mises à la disposition du Groupe de travail.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'UE à propos d'une base de données géographiques du RTE-T fournissant des informations détaillées sur les nœuds, qui est actuellement en cours de révision et devrait être disponible d'ici à la fin de 2016. Cette base de données, qui contient des données publiques, pourrait être utile à la CEE dans le cadre de ses travaux sur les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux. La Commission de la Save a en outre informé le SC.3/WP.3 de ses projets actuels concernant l'adaptation aux changements climatiques dans le bassin de la Save. La Commission du Danube a fourni au SC.3/WP.3 des informations sur les réunions de suivi qui se tiennent tous les ans depuis qu'elle a signé en 2007, avec la Commission internationale pour la protection du Danube et la Commission de la Save, la Déclaration commune sur les directives relatives au développement de la navigation et à la protection environnementale dans le bassin du Danube. Le SC.3/WP.3 a été invité à participer à la prochaine réunion, organisée par la Commission du Danube les 15 et 16 septembre 2016, à laquelle seront examinées de nouvelles initiatives telles que la constitution d'une liste d'experts pour des projets

d'infrastructures. La Commission du Danube a demandé que le questionnaire établi par le WP.5/GE.3 soit envoyé aux commissions fluviales.

60. Le Groupe de travail a pris note des informations relatives aux activités du secrétariat de la Convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux concernant les stratégies transfrontières d'adaptation face aux incidences que pourraient avoir les changements climatiques sur les transports par voie navigable. Le secrétariat a noté que des stratégies d'adaptation pourraient à l'avenir être élaborées pour le secteur des transports et en particulier pour les transports par voie navigable. Il a également souligné à quel point il était important que tous les pays riverains participent à la mise en œuvre de telles stratégies. Il a invité les participants à prendre part au sixième atelier sur l'eau et l'adaptation aux changements climatiques dans les bassins transfrontières, les 13 et 14 septembre 2016 à Genève, ainsi qu'à la prochaine réunion de l'Équipe spéciale de l'eau et du climat, le 15 septembre 2016, également à Genève. Zoï Environment Network a appuyé la proposition du secrétariat concernant l'intensification des recherches et des actions relatives aux interactions entre le transport par voies de navigation intérieures et l'environnement.

61. Le secrétariat a été prié de poursuivre les discussions avec ces groupes et de rechercher des domaines de collaboration et de synergie dont le SC.3/WP.3 et d'autres groupes de travail tireraient avantage. Le SC.3/WP.3 a demandé aux États membres d'aider le WP.5/GE.3 en répondant au questionnaire sur l'environnement et les changements climatiques dans les voies de navigation intérieure.

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

62. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux d'organisation de la Conférence internationale sur le transport par voies de navigation intérieures prévue en 2016-2017.

63. Le Groupe de travail a demandé aux États membres, aux commissions fluviales et aux autres parties prenantes d'envoyer au secrétariat des documents et des photos sur l'action menée par le SC.3, en prévision de la soixantième session de ce groupe de travail.

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

64. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa quarante-neuvième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.
