



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-troisième session

Genève, 26-28 juin 2013

**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. Infrastructure des voies navigables (point 2 de l'ordre du jour)	8–17	3
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).....	8–10	3
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E («Livre bleu»)	11–14	4
C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révisée)	15–17	4
IV. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24, révisée) (point 3 de l'ordre du jour).....	18–25	5
A. État d'avancement des amendements au CEVNI	19	5
B. Amendements aux chapitres 1 à 8 et aux annexes 1 à 8	20–24	5
C. Révision du chapitre 10, «Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux».....	25	6

V.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)	26–30	6
VI.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révisée) (point 5 de l'ordre du jour).....	31–35	7
VII.	Convention de la CEE relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	36	8
VIII.	Formulation de principes communs et de prescriptions techniques concernant un service paneuropéen d'information fluviale (RIS) (point 7 de l'ordre du jour).....	37–43	9
	A. Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT)	37–41	9
	B. Directives et Recommandations pour les services d'information fluviale (RIS) (résolution n° 57, révisée).....	42–43	9
IX.	Règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour).....	44	10
X.	Navigation de plaisance (point 9 de l'ordre du jour).....	45–51	10
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	52–56	11
	A. Gaz d'échappement des moteurs diesel.....	52–53	11
	B. Introduction d'un thème pour les sessions du SC.3.....	54–56	11
XII.	Calendrier provisoire (point 11 de l'ordre du jour).....	57–58	11
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)	59	11
XIV.	Liste provisoire des réunions	60	12
Annexe			
	Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI lors de sa réunion du 24 au 26 juin 2013.....		13

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après dénommé le Groupe de travail ou le SC.3/WP.3) a tenu sa quarante-troisième session du 26 au 28 juin 2013 à Genève.
2. Ont participé à ses travaux des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Serbie, Slovaquie et Suisse.
3. Le Bureau international du Travail (BIT) était représenté ainsi que deux organisations intergouvernementales, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube. L'Association européenne de navigation de plaisance et Euromapping étaient aussi présents à l'invitation du secrétariat.
4. M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a ouvert la session.
5. Conformément à la décision adoptée par le Groupe de travail à sa quarante-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, par. 7), M^{me} Victoria Ivanova (Fédération de Russie) a présidé la quarante-troisième session.

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

Documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/85; document n° 19 (2013).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/85).
7. Il a été décidé que seules les décisions prises figureraient dans le projet de rapport de la session, étant donné que le rapport final serait établi par la Présidente en collaboration avec le secrétariat et diffusé ultérieurement.

III. Infrastructure des voies navigables (point 2 de l'ordre du jour)

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

Documents: ECE/TRANS/120/Rev.4; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/8;
document n° 12 (2013).

8. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quarante-deuxième session, il avait prié le secrétariat d'établir une proposition visant à inclure des dispositions relatives à la sécurité des infrastructures des voies de navigation intérieure dans le texte actuel de l'AGN (ECE/TRANS/10/Rev.4) plutôt que dans une nouvelle annexe à celui-ci (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, par. 13).
9. Le Groupe de travail a examiné les propositions de modification des prescriptions de sécurité contenues dans le texte de l'AGN, établies par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/8), ainsi que les commentaires de la Belgique, de la Bulgarie et de la Fédération de Russie contenus dans le document n° 12 (2013). Il a pris note de la communication dans laquelle la délégation néerlandaise, appuyée par

l'Allemagne et la Suisse, a indiqué qu'elle ne serait pas en mesure d'appuyer l'inclusion des prescriptions de sécurité dans l'AGN tant que se poursuivraient les discussions au sein du Comité de la sécurité maritime de l'Union européenne (UE), dont la fin était envisagée pour juillet 2013.

10. Le Groupe de travail a décidé de soumettre les propositions de modification contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/8 et les sujets de préoccupation soulevés par les délégations au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), afin que ce dernier se prononce définitivement sur ces propositions.

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

Documents: ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/9; document n° 13 (2013).

11. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quarante-deuxième session, il avait invité les gouvernements et les commissions fluviales à communiquer au secrétariat (ECE/TRANS/SC3/WP.3/84, par. 19) toute modification éventuelle à apporter à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E («Livre bleu») (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2).

12. Le Groupe de travail a approuvé les modifications du Livre bleu reçues par le secrétariat, qui sont reproduites dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/9, avec les corrections ci-après:

a) Au paragraphe 4, corriger la longueur de la section de la Volga Écluse de Rybinsk-Krasnoarmeysk qui doit être de 2 158 km;

b) Au paragraphe 5, faire passer la section de la Drava de la classe VI à la classe IV;

c) Au paragraphe 14, ajouter les paramètres soumis par la Belgique dans le document n° 13 (2013).

13. Le secrétariat a été prié d'établir un projet d'additif au document ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2 et de le soumettre au SC.3 pour approbation finale avant publication.

14. Les délégations ont été invitées à informer le secrétariat de toute nouvelle modification éventuelle à apporter au Livre bleu concernant leur réseau de voies navigables E et leurs ports.

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

Documents: ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1; document n° 15 (2013).

15. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quarante-deuxième session, il avait demandé aux gouvernements d'informer le secrétariat de tout nouveau projet d'infrastructure afin que la résolution n° 49 soit un instrument de travail efficace pour suivre la mise en œuvre de l'AGN (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, par. 21).

16. Le Groupe de travail a pris note des modifications que la Fédération de Russie avait proposé d'inclure dans le texte de la résolution n° 49, révisée, et qui avaient été reproduites dans le document n° 15 (2013). Il a estimé qu'il était judicieux de recueillir les modifications proposées par les gouvernements dans les deux ou trois années à venir,

après quoi seulement les gouvernements pourraient examiner la modification suivante de la résolution n° 49, révisée. Il a prié le secrétariat de transmettre cette proposition au SC.3 pour approbation.

17. Le Groupe de travail a invité les gouvernements à communiquer au secrétariat les informations concernant les nouveaux projets d'infrastructure et les projets achevés, afin de permettre la modification et l'adoption de la résolution n° 49, révisée.

IV. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24, révisée) (point 3 de l'ordre du jour)

18. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquante-troisième session, le SC.3 avait décidé de maintenir le Groupe d'experts du CEVNI, composé de représentants des commissions fluviales et des gouvernements intéressés, qui est chargé de suivre la mise en œuvre du CEVNI et d'examiner les propositions d'amendements au CEVNI présentées par les gouvernements et les commissions fluviales (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 13).

A. État d'avancement des amendements au CEVNI

Documents: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4 et Corr.1; ECE/TRANS/SC.3/2010/6; ECE/TRANS/SC.3/191; ECE/TRANS/SC.3/2012/5.

19. Le Groupe de travail a fait observer qu'à sa cinquante-sixième session, le SC.3 avait adopté, en tant que nouveaux amendements, les modifications proposées au texte de la quatrième version révisée du CEVNI, contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/2012/5. Il a également noté que le Groupe d'experts du CEVNI examinait actuellement de nouvelles propositions d'amendements au CEVNI.

B. Amendements aux chapitres 1 à 8 et aux annexes 1 à 8

Documents: ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4 et Corr.1; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10 et Add.1; document n° 14 (2013).

20. Le Groupe de travail a noté que le Groupe d'experts du CEVNI avait tenu une session extraordinaire prolongée du 24 au 26 juin. Il a par ailleurs noté que le Groupe d'experts du CEVNI avait achevé l'examen des propositions d'amendements transmises par les gouvernements et qu'il avait entrepris l'examen des propositions transmises par la CCNR dans le but d'harmoniser le CEVNI et le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), propositions reproduites dans les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10 et Add.1.

21. Dans le prolongement de la réunion du Groupe d'experts du CEVNI, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir le compte rendu de la réunion prolongée du Groupe d'experts du CEVNI et les propositions d'amendements à la quatrième version révisée du CEVNI déjà adoptées. Le secrétariat a été prié de réunir dans un document unique les éléments en suspens concernant un certain nombre de propositions d'amendements transmises par la CCNR, propositions que le Groupe d'experts du CEVNI a décidé de renvoyer à la CCNR pour nouvel examen.

22. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que lorsque la cinquième version révisée du CEVNI serait achevée, dans le courant de 2014, il conviendrait de prendre une décision quant aux moyens d'administrer le nouveau texte dans toutes les langues de travail de la CEE. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, à l'attention du SC.3, un

document présentant les arguments qui justifient que le Groupe d'experts du CEVNI bénéficie de services de traduction et d'interprétation officiels.

23. Le Groupe de travail a noté qu'en attendant que de telles dispositions soient prises, le Groupe d'experts du CEVNI continuerait d'utiliser l'anglais comme langue de travail, les propositions adoptées étant ensuite traduites dans les autres langues de travail et annexées sous forme d'additifs aux rapports du Groupe de travail.

24. Le Groupe de travail a remercié le Groupe d'experts du CEVNI de ses travaux et indiqué que la prochaine réunion du Groupe d'experts se tiendrait du 18 au 20 septembre 2013, au Palais du Rhin, à Strasbourg (France), sur l'invitation de la CCNR.

C. Révision du chapitre 10, «Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux»

Documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/13 et Add.1; document n° 12 (2012).

25. Le Groupe de travail a noté que le Groupe d'experts du CEVNI avait parachevé le projet de chapitre 10 et il a prié le secrétariat d'établir un document comprenant la version révisée du chapitre 10 et de le lui soumettre au Groupe de travail pour examen à sa quarante-quatrième session.

V. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.3/2012/4.

26. Le Groupe de travail a été informé qu'à sa soixante-quinzième session, le Comité des transports intérieurs avait approuvé la décision du SC.3 d'établir un Groupe d'experts de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et de l'harmonisation des exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure, sur la base du mandat contenu dans le document ECE/TRANS/SC.3/2012/4 (ECE/TRANS/236, par. 30).

27. Le Groupe de travail a été informé de l'état d'avancement de l'élaboration d'un instrument juridique de l'UE relatif aux exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure, appelé à remplacer la Directive 96/50/CE. Le nouvel instrument juridique définira des exigences en matière de qualification professionnelle pour tous les membres d'équipage, des critères plus détaillés sur le déroulement des formations et les modalités de la modernisation des exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure. Les résultats des consultations publiques sont actuellement en cours d'analyse. Les résultats de l'étude du Comité d'analyse d'impact sont attendus d'ici à la fin 2013, ce qui devrait permettre de fixer une date provisoire pour l'achèvement de cet instrument juridique.

28. Le Groupe de travail a par ailleurs été informé que la Commission européenne et la CCNR avaient pris de nouvelles dispositions administratives visant à promouvoir un renforcement de leur coopération. En particulier, ces dispositions administratives visent à moderniser la qualification des membres d'équipage. Par ailleurs, la CCNR a procédé à la reconnaissance mutuelle de l'équivalence des certificats de conducteur délivrés par l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie et

la Slovaquie. Des travaux sont actuellement en cours pour déterminer la possibilité de reconnaître les certificats des membres d'équipage des États non membres de la CCNR. Le Groupe de travail de la modernisation des qualifications professionnelles et le comité conjoint sur l'échange des bonnes pratiques de la CCNR est ouvert aux États observateurs.

29. Enfin, le Groupe de travail a été informé des travaux accomplis par la Commission du Danube dans le domaine de la formation au transport par voie navigable, en ce qui concerne les exigences en matière de délivrance des certificats de conducteur de bateau afin d'assurer la reconnaissance mutuelle, et s'agissant des exigences en matière de qualification professionnelle des membres d'équipage et du personnel se trouvant à bord des bateaux de navigation intérieure. Les recommandations de la Commission du Danube sur les certificats de conducteur de bateau et les recommandations de la Commission du Danube sur la formation du personnel des bateaux de navigation intérieure ont été adoptées et mises en application. Le projet de version révisée du chapitre 23 des recommandations de la Commission du Danube relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure a été établi par la Commission du Danube et transmis à la Commission européenne et à la CEE en tant que proposition concertée des États membres de la Commission du Danube. Tous les documents mentionnés plus haut ont été traduits en anglais. La Commission du Danube prévoit, en fonction des progrès de l'élaboration de l'instrument juridique de l'UE, d'organiser, au cours de l'automne 2013 ou du printemps 2014, une nouvelle réunion de son groupe d'experts des exigences en matière de qualification professionnelle des membres d'équipage, dans le but de réviser ses documents sur la base de l'instrument juridique de l'UE et, le cas échéant, des évolutions susceptibles de survenir dans le cadre de la CEE.

30. Pour faire en sorte que la réunion du Groupe d'experts de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et de l'harmonisation des exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure contribue aux travaux en cours, le Groupe de travail a décidé de prier le SC.3 de déterminer s'il serait judicieux de programmer la première réunion du Groupe d'experts en février ou juin 2014, juste avant sa session. Le secrétariat a été prié de distribuer aux gouvernements l'ordre du jour de la première réunion du Groupe d'experts, et de les inviter à confirmer leur participation à ses travaux.

VI. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révisée) (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 et Amend.1 et 2;
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/11, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/12;
document n° 11 (2013).

31. Le Groupe de travail a pris note des travaux accomplis par le Groupe d'experts volontaires chargé de la résolution n° 61 à sa septième réunion (Zagreb, 4-6 juin 2013), et noté les propositions d'amendements contenues dans le document n° 11 (2013). Il a décidé de transmettre les propositions d'amendements du chapitre 2 et la nouvelle section 3-6 au SC.3 pour adoption.

32. Le Groupe de travail a invité les gouvernements à examiner les versions des chapitres 4, 15a et 22a reproduites dans le document n° 11 (2013) et à soumettre leurs commentaires au secrétariat au plus tard le 6 novembre 2013 pour pouvoir les examiner lui-même à sa quarante-quatrième session.

33. Le Groupe de travail a pris note des considérations formulées par le secrétariat concernant la révision possible du chapitre 23 «Équipages» sur la base des travaux accomplis dans ce domaine par la Commission du Danube (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/12), et a décidé de soumettre ce document pour examen au Groupe d'experts volontaires et au Groupe d'experts de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et de l'harmonisation des exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure. Dans ce contexte, la Commission du Danube a indiqué que le texte du projet de chapitre 23 avait été traduit en anglais et qu'il serait soumis au secrétariat. Elle a invité les délégations à soumettre leurs commentaires concernant les propositions contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/12 au secrétariat au plus tard le 6 novembre 2013.

34. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par le BIT concernant une étude destinée à évaluer les conditions de vie et de travail à bord des bateaux de navigation intérieure dans la région de la CEE, étude dont les résultats étaient attendus pour la fin 2013. Ces travaux ont principalement porté sur les lois, règlements et autres mesures susceptibles d'avoir une incidence sur les travaux du personnel des bateaux de navigation intérieure et sur les conditions et les pratiques actuelles. Le Groupe de travail a estimé que l'étude pouvait contribuer utilement aux travaux du Groupe d'experts de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et de l'harmonisation des exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure, et a demandé au BIT de transmettre en temps voulu le texte définitif de l'étude au secrétariat.

35. Le Groupe de travail a été informé que la huitième réunion du Groupe de volontaires aurait lieu au cours du premier semestre de 2014. Il a remercié les commissions fluviales d'avoir accueilli les réunions du Groupe de volontaires et a pris note des échanges de données d'expérience fructueux auxquels ces réunions ont donné lieu. Il a approuvé l'ordre du jour de la réunion et invité les délégations et les commissions fluviales à prendre une part active à la prochaine réunion du Groupe de volontaires.

VII. Convention de la CEE relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: E/ECE/626-E/ECE/TRANS/546; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/13.

36. Le Groupe de travail a fait le point sur les dispositions, l'état et l'application de la Convention établie par le secrétariat et reproduite dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/13. Il a reconnu l'importance de cette Convention pour le transport par voie navigable et a invité les gouvernements des États non encore Parties contractantes à envisager d'y adhérer.

VIII. Formulation de principes communs et de prescriptions techniques concernant un service paneuropéen d'information fluviale (RIS) (point 7 de l'ordre du jour)

A. Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT)

Documents: ECE/TRANS/SC.3/176; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14; documents n^{os} 9, 10 et 16 (2013).

37. Le Groupe de travail a pris note des propositions d'amendements à la résolution n^o 63 établies par le secrétariat sur la base des propositions du Groupe d'experts VTT, qui sont reproduites dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14.

38. Le Groupe de travail a examiné les renseignements communiqués par la CCNR dans le document n^o 9 (2013) et a reconnu qu'il importait d'harmoniser les prescriptions techniques dans le domaine du suivi et du repérage des bateaux de navigation intérieure publiées par l'UE, la CCNR et la CEE.

39. Dans ce contexte, le Groupe de travail a reconnu qu'il serait plus judicieux d'inclure les renseignements complémentaires à la section 2.4.2.1 et au chapitre 3 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14, sous forme de précisions techniques séparées, référencées dans la résolution n^o 63, car ces informations ne constituent pas des prescriptions techniques.

40. Le Groupe de travail a pris note de la position de la Fédération de Russie telle qu'énoncée dans le document n^o 16 et a prié le secrétariat de demander aux gouvernements de soumettre leurs commentaires dans le but éventuel de poursuivre l'adaptation du projet de résolution n^o 63 révisée en conséquence.

41. Le Groupe de travail a été informé de la publication d'une brochure préparée par le Groupe d'experts VTT à l'attention des membres d'équipage, laquelle figure dans le document n^o 10 (2013). Il a noté que la brochure avait été publiée sur le site Web du SC.3 parallèlement à des renseignements susceptibles d'intéresser les gouvernements qui souhaiteront la traduire dans leur langue officielle afin de faciliter l'utilisation des équipements VTT.

B. Directives et Recommandations pour les services d'information fluviale (RIS) (résolution n^o 57, révisée)

Documents: ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1; document n^o 17 (2013).

42. Le Groupe de travail a été informé des commentaires que le secrétariat avait reçus des gouvernements concernant la possible révision de la résolution n^o 57, et il a estimé que la résolution n'avait, pour l'heure, pas besoin d'être révisée.

43. Le Groupe de travail a décidé que la prochaine révision pourrait intervenir en 2014-2015, et qu'à cette occasion, le Groupe de travail pourrait envisager d'inclure des nouvelles définitions à l'annexe à la résolution n^o 57, suivant la proposition formulée par la Fédération de Russie dans le document n^o 17 (2013).

IX. Règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/17 et Add.1; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/6.

44. Considérant que la suite des travaux consacrés au projet de règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure nécessitait la participation de juristes, le Groupe de travail a décidé de surseoir à l'examen de ce point de l'ordre du jour et d'inviter le SC.3 à lui indiquer s'il y avait lieu de poursuivre l'examen de cette question en sollicitant une assistance juridique.

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

Documents: ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.2; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/16.

45. Le Groupe de travail a pris note du travail accompli par Euromapping s'agissant de l'ajout des noms des liaisons manquantes à la carte figurant à l'annexe II à la résolution n° 52, révisée, intitulée «Réseau européen de navigation de plaisance».

46. Le Groupe de travail a reconnu que les voies de navigation intérieure utilisées pour la navigation de plaisance étaient d'égale importance pour l'ensemble du réseau, même si l'envergure des projets d'infrastructure relatifs à la navigation de plaisance était, par nature, différente de celle des projets de développement stratégique des voies navigables d'importance internationale. Il a estimé que l'inclusion des liaisons manquantes dans le réseau de navigation de plaisance pouvait faciliter la création de ces liaisons et promouvoir ainsi la navigation de plaisance.

47. Le secrétariat a été prié de demander aux gouvernements de vérifier le projet de carte et de signaler au plus tard le 6 novembre 2013 les éventuelles rectifications à y apporter.

48. Le Groupe de travail a pris note des lignes directrices sur l'application de la résolution n° 40 intitulée «Certificat international de conducteur de bateau de plaisance», établies par l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/16. Il a estimé qu'une large diffusion de ces lignes directrices pourrait contribuer à promouvoir le développement de la navigation de plaisance sur les voies navigables européennes.

49. Le Groupe de travail a décidé d'inviter les délégations à soumettre, le 30 août 2013 au plus tard, des commentaires concernant les lignes directrices établies par l'EBA. Après cette date, les lignes directrices pourraient être publiées sur la page Web du SC.3.

50. Le Groupe de travail a accepté la proposition du secrétariat visant à inclure dans la résolution n° 40 l'abréviation ICC, qui signifie Certificat international de capacité, pour assurer la cohérence entre les lignes directrices et la résolution n° 40 elle-même.

51. Répondant à une question soulevée par la Belgique, le Groupe de travail a noté que la liste des pays figurant à l'annexe IV de la résolution n° 40 (qu'ils appliquent ou non la résolution en question) était identique à la liste des pays appliquant les autres résolutions dans le domaine de la navigation intérieure et qu'elle apparaissait également dans un document annuel du SC.3 relatif à l'application des résolutions.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

A. Gaz d'échappement des moteurs diesel

Document: Document n° 18 (2013).

52. Le Groupe de travail a examiné les informations fournies par les gouvernements dans le document informel n° 18 concernant l'application du chapitre 8a de la résolution n° 61, le nombre de bateaux de navigation intérieure enregistrés et l'âge des moteurs diesel.

53. Le Groupe de travail a invité les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à envoyer ces informations au secrétariat d'ici au 30 septembre 2013, afin de contribuer au document de travail consacré aux gaz d'échappement des moteurs diesel que le secrétariat était en train d'établir.

B. Introduction d'un thème pour les sessions du SC.3

Document: ECE/TRANS/SC.3/2013/17.

54. Le Groupe de travail a examiné la proposition du secrétariat visant à faire en sorte que le SC.3 examine un thème précis lors de ses sessions annuelles.

55. Le Groupe de travail a appuyé cette proposition, estimant que cette façon de procéder pourrait contribuer à mieux faire connaître les travaux du SC.3 et offrir une perspective élargie de ses travaux techniques.

56. Le Groupe de travail a noté que le rôle de la navigation de plaisance dans le contexte paneuropéen constituait un thème intéressant, étant donné qu'aucune instance intergouvernementale ne le traitait.

XII. Calendrier provisoire (point 11 de l'ordre du jour)

57. Conformément à la décision de prolonger la durée de la réunion du Groupe d'experts du CEVNI, qu'il avait adoptée à sa quarante-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, par. 33), le Groupe de travail a consacré une partie de la première journée de sa session à la réunion du Groupe d'experts du CEVNI, ce qui a permis à celui-ci de progresser de façon substantielle dans l'examen des propositions d'amendements au CEVNI.

58. Le Groupe de travail a pris note des commentaires de plusieurs délégations, qui ont apprécié les services d'interprétation fournis à la réunion du Groupe d'experts du CEVNI, lesquels ont permis d'harmoniser les documents dans les trois langues de travail de la CEE et d'éviter ainsi les erreurs de traduction ultérieures.

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

59. Selon la pratique établie, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa quarante-troisième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

XIV. Liste provisoire des réunions

60. Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note de la liste provisoire des réunions ci-après de la CEE consacrées aux transports par voie navigable en 2013-2014.

- | | |
|----------------------|---|
| 18-20 septembre 2013 | Groupe d'experts du CEVNI, vingt et unième réunion (Strasbourg, Palais du Rhin); |
| 16-18 octobre 2013 | Groupe de travail des transports par voie navigable, cinquante-septième session (Palais des Nations, Genève); |
| 19-21 février 2014 | Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, quarante-quatrième session (Palais des Nations, Genève); |
| 25-27 juin 2014 | Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, quarante-cinquième session (Palais des Nations, Genève); |
| 12-14 novembre 2014 | Groupe de travail des transports par voie navigable, cinquante-huitième session (Palais des Nations, Genève). |

Annexe

Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI lors de sa réunion du 24 au 26 juin 2013

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa vingtième réunion du 24 au 26 juin 2013, juste avant la quarante-troisième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (26-28 juin 2013).
2. Y ont participé M. R. Vorderwinkler (Autriche), M. K. Van Den Borre (Belgique), M. I. Ignatov (Bulgarie), M^{me} D. Filipović (Croatie), MM. S. Bober et B. Oriwohl (Allemagne), M. G. Labanauskas (Lituanie), M^{me} N. Dofferhoff-Heldens (Pays-Bas), M. K. Błaszkiwicz (Pologne), M. V. Abornev, M^{me} V. Ivanova (Fédération de Russie), M. L. Mihajlovic (Serbie), M^{me} L. Hlavenková (Slovaquie), M. Bühler (Suisse), M. R. Wisselmann (Commission centrale pour la navigation du Rhin), MM. P. Caky et P. Margic (Commission du Danube), M^{me} V. Blanchard, M. M. Magold et M. Novikov (CEE).
3. M^{me} P. Brückner (Commission de la Moselle) et M. Ž. Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save) n'ont pas pu assister à la session.
4. Les points suivants ont été examinés:
 - I. Adoption du compte rendu de la dix-neuvième réunion (CEVNI EG/2013/7).
 - II. Échange général d'informations.
 - III. Poursuite de l'examen du projet de chapitre 10 (CEVNI EG/2013/9).
 - IV. Examen des propositions d'amendements en suspens (CEVNI EG/2013/3, CEVNI EG/2013/4; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/2/Add.1; CEVNI EG/2013/5, CEVNI EG/2013/6).
 - V. Examen des propositions d'amendements au CEVNI soumises par la CCNR dans le but d'harmoniser le CEVNI et le RPNR (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10 et Add.1).
 - VI. Questions diverses.
 - VII. Prochaine réunion.
5. Le point «Questions diverses» de l'ordre du jour provisoire n'a pas été examiné, faute de temps.

I. Adoption du compte rendu de la dix-neuvième réunion

6. Le Groupe d'experts du CEVNI a examiné le compte rendu de sa dix-neuvième réunion, tenue le 12 février 2013, tel qu'il figure dans le document CEVNI EG/2013/7 et dans l'annexe du rapport sur la quarante-deuxième session du Groupe de travail (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84), et l'a adopté avec les rectifications suivantes:
 - a) Dans la version française, à l'alinéa 7 d, *remplacer* systèmes informatiques par appareils AIS (système d'identification automatique);

- b) *Reformuler* la première phrase du paragraphe 27 *comme suit*:

Le Groupe a prié le secrétariat d'établir un projet de propositions d'amendements au CEVNI en anglais, français et russe, en s'inspirant des tableaux réalisés par la CCNR et de le soumettre pour examen au Groupe d'experts du CEVNI à sa vingtième réunion, en juin 2013.

II. Échange général d'informations

7. Les participants ont échangé des informations sur les activités les plus récentes de leur organisme respectif concernant le CEVNI. Les éléments suivants ont été mis en avant:

a) M. Margic a annoncé au Groupe d'experts que la Commission du Danube s'employait à recenser les écarts entre les règles nationales et le CEVNI. L'Autriche, la Croatie, la Hongrie et la Serbie avaient fourni des informations, qui étaient en cours de traduction, un travail qui était attendu pour la fin 2013;

b) M^{me} Dofferhoff-Heldens a informé le Groupe d'experts que la traduction du CEVNI en néerlandais avait été achevée, de même que l'examen comparatif du CEVNI et des législations relatives à la navigation intérieure en vigueur dans les six régions des Pays-Bas. L'harmonisation des règles nationales devait commencer prochainement;

c) M^{me} Hlavenková a informé le Groupe d'experts que le CEVNI était appliqué dans son intégralité;

d) M. Wisselmann a informé le Groupe d'experts que la CCNR travaillait encore à la révision de l'article 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) concernant l'obligation d'utiliser les systèmes informatiques intérieurs. Une version finale de l'article 4.07 du RPNR devrait en principe être adoptée à la fin 2013;

e) M. Vorderwinkler a informé le Groupe d'experts que les différences entre le CEVNI et les règles nationales autrichiennes avaient été communiquées à la CEE et à la Commission du Danube.

f) M. K. Van den Borre a informé le Groupe d'experts que la transposition technique du CEVNI dans les règles nationales était achevée. Le processus législatif devait prendre fin d'ici à la fin 2013. Il a indiqué que la législation sur la navigation intérieure serait transférée aux régions en 2015-2016.

III. Poursuite de l'examen du projet de chapitre 10

8. Le Groupe d'experts a parachevé le projet de chapitre 10 établi sur la base du document de travail préparé par le secrétariat (CEVNI EG/2013/9). Il a décidé qu'il examinerait l'annexe 11, intitulée «Safety checklist for bunkering fuel», lorsque le secrétariat aurait achevé sa traduction en français et en russe.

IV. Examen des propositions d'amendements en suspens

9. Le Groupe d'experts a examiné les propositions d'amendements soumises lors des réunions précédentes (CEVNI EG/2013/3, CEVNI EG/2013/4; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/2/Add.1; CEVNI EG/2013/5, CEVNI EG/2013/6) et il est convenu de ce qui suit:

A. Proposition visant à introduire le terme «grande embarcation»

10. La nouvelle définition du terme «grande embarcation» ne serait utilisée que pour désigner «tout bateau autre que les menues embarcations» (CEVNI EG/2013/3, partie I; CEVNI EG/2013/4). Elle permettrait de simplifier les 28 articles qui, actuellement, prévoient des exceptions pour les menues embarcations. Le Groupe d'experts a pris note de l'opposition de la Fédération de Russie à l'introduction d'un nouveau terme et des préoccupations soulevées par la CCNR quant aux difficultés d'harmonisation supplémentaires qui résulteraient de l'introduction de ce terme. Il a néanmoins décidé de recommander au SC.3/WP.3 d'insérer une nouvelle définition du terme «grande embarcation» dans l'article 2.01.

B. Amendements au chapitre 6

11. Accepter la proposition de la Belgique (CEVNI EG/2013/3, partie II).

12. *Supprimer* le paragraphe 4 de l'article 6.27, dont le texte se lit *comme suit*:

Au droit et aux abords d'un barrage, il est interdit de laisser traîner des ancres, des câbles ou des chaînes.

13. *Modifier comme suit* le paragraphe 2 de l'article 6.18:

Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux qui effectuent une manœuvre ou se dirigent vers un lieu de stationnement, sauf dans les cas suivants:

a) À moins de 100 m d'un pont, d'une écluse ou d'un barrage, d'un bac ou d'un engin flottant en opération;

b) Dans les secteurs indiqués, conformément au paragraphe 1 b) de l'article 7.03, par le signal d'interdiction A.6 (annexe 7).

C. Projet d'article 4.07

14. Le Groupe a examiné le projet d'article 4.07 (CEVNI EG/2013/5 et CEVNI EG/2013/6), ainsi que la proposition de la CCNR (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/2/Add.1) et les commentaires de la Belgique (document n° 14 (2013)).

15. Le Groupe a vivement recommandé à la CCNR de réviser le Règlement de visite des bateaux du Rhin de façon à éviter que la prolifération des appareils AIS sur les menues embarcations perturbe la navigation.

16. Le Groupe a prié le secrétariat d'établir un projet d'article 4.07 révisé sur la base de ses discussions, dans le but de le mettre en forme finale.

D. Amendements à l'article 6.07

17. Le Groupe a pris note des commentaires soumis par le secrétariat dans la quatrième partie du document CEVNI EG/2013/3 concernant sa décision de modifier l'article 6.07 à sa dix-huitième réunion.

E. Amendements à l'article 3.07 (2)

18. *Modifier* la version anglaise de l'article 3.07 (2) *comme suit*:

The use of lamps or searchlights in such a way that they cause dazzle constituting a danger or ~~inconvenience~~ **disturbance** to navigation or to traffic on the banks of the waterway is prohibited.

F. Amendements à l'article 7.03

19. *Modifier comme suit* l'intitulé de l'article 7.03:

Ancrage et utilisation de stabilisateurs

20. *Ajouter* un paragraphe 3 dont le texte se lit *comme suit*:

L'autorité compétente pourra étendre le champ d'application des paragraphes 1 et 2 aux stabilisateurs.

G. Amendements au paragraphe 2 de l'annexe 2

21. S'agissant de la proposition de la Belgique de supprimer le paragraphe 2 de l'annexe 2 (CEVNI EG/2013/3, partie VI), le Groupe d'experts a noté que le Groupe d'experts volontaires chargé de la résolution n° 61 avait parachevé le projet de chapitre 4, intitulé «Distance de sécurité, franc-bord et échelles de tirant d'eau». Il a décidé de surseoir à l'examen de la proposition de la Belgique en attendant l'adoption du chapitre 4 de la résolution n° 61.

V. Examen des propositions d'amendements au CEVNI soumises par la CCNR dans le but d'harmoniser le CEVNI et le RPNR

22. Le Groupe a examiné les propositions d'amendements au CEVNI figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10, et a décidé ce qui suit:

23. Accepter les propositions d'amendements des éléments suivants: article 1.01, définition a) 5 et d) 1, 13 et 18; article 1.02, paragraphe 7; article 1.04, paragraphe 2; article 1.09, paragraphes 2 et 3; article 1.12, paragraphe 1; article 1.13, paragraphe 1; article 1.14; article 1.15, paragraphes 2 et 3; article 1.18, paragraphe 2; article 1.22, paragraphe 1; article 2.01, paragraphe 2, article 3.01, paragraphe 4; article 3.08, paragraphe 5; article 3.09, paragraphes 1 et 3; article 3.13, paragraphes 1 et 7; article 3.14, paragraphes 1 à 3; article 4.01, paragraphes 1 et 3; article 4.06, paragraphe 2.

24. *Modifier comme suit* l'article 1.01, définition d) 9:

Le terme «état d'intoxication» désigne tout état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits ~~semblables~~ et déterminé conformément à la pratique et à la législation nationales.

25. *Modifier comme suit* l'article 1.01, définition d) 10:

Le terme «visibilité réduite» désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite **par exemple** de brouillard, de brume, de tempête de neige, **ou** d'averse ~~ou d'autres raisons~~.

26. *Modifier comme suit* le paragraphe 1 de l'article 1.02:
- Tout bateau ou convoi de matériel flottant, à l'exception des bateaux en convoi poussé autres que le pousseur, doit être également placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est désignée ci-après comme le conducteur. **Le conducteur est réputé posséder l'aptitude nécessaire s'il est titulaire d'un certificat de conducteur valable.**
27. *Ajouter* à l'article 1.09 un nouveau paragraphe 2 dont le texte se lit *comme suit*:
- La condition d'âge ne s'applique pas dans le cas des menues embarcations dépourvues de leur propre moyen de propulsion.**
28. *Modifier comme suit* la version anglaise du paragraphe 2 de l'article 1.18:
- A boatmaster whose vessel **or assembly of floating material** is in danger of sinking or becomes impossible to control is under the same obligation.
29. *Modifier comme suit* la version russe du paragraphe 2 de l'article 1.18:
- Та же обязанность лежит на судоводителе судна **или соединения плавучего материала**, которые рискуют затонуть или потеряли маневренность.
30. *Ajouter* le nouvel article 1.24 ci-après:
- Application dans les ports et les lieux de chargement et de déchargement**
- Le présent Règlement s'applique également aux surfaces d'eau faisant partie des ports et des lieux de chargement et de déchargement, sans préjudice des dispositions particulières de police de la navigation édictées pour ces ports et lieux de chargement et de déchargement et nécessitées par les circonstances locales et les opérations de chargement et de déchargement.**
31. *Modifier comme suit* l'alinéa c du paragraphe 1 de l'article 2.01:
- c) **Un des cas suivants:**
- i) **Son numéro européen unique d'identification des bateaux, qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bateaux auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux; ~~Son numéro officiel d'identification~~**
- ~~Le numéro officiel d'identification sera apposé conformément aux instructions données au point a).~~
- ou**
- ii) **Son numéro officiel, qui se compose de sept chiffres arabes, éventuellement suivi d'une lettre en caractère minuscule. Les deux premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro officiel a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bateaux auxquels a été attribué un numéro officiel qui n'a pas encore été converti en numéro européen unique d'identification des bateaux.**
- Le numéro européen unique d'identification des bateaux et le numéro officiel seront apposés dans les conditions prescrites à la l'alinéa a ci-dessus.**

32. *Modifier comme suit* le paragraphe 2 de l'article 3.08:

Tout bateau motorisé isolé de **plus de 110 m de longueur** doit porter de nuit, ~~en outre~~, à l'arrière, un deuxième feu de mât placé dans l'axe du bateau, à 3 m au moins plus haut que le feu avant, ~~de telle façon que la distance horizontale entre ces feux soit au moins trois fois la distance verticale.~~ Tout bateau motorisé isolé de ~~plus de 110 m de longueur doit porter ce deuxième feu de mât.~~

33. *Modifier comme suit* la version russe du paragraphe 3 de l'article 3.09:

Суда буксируемого состава, следующие за одним или несколькими моторными судами, предусмотренными в пунктах 1 и 2 выше, должны нести:

Ночью:

видимый со всех сторон ясный белый огонь, расположенный на высоте не менее 5 м. **Эта высота может быть уменьшена до 4 м в случае судов, длина которых не превышает 40 м;**

Днем:

желтый шар, расположенный в надлежащем месте и на такой высоте, чтобы он был виден со всех сторон.

Однако

a) если длина состава превышает 110 м, то он должен нести два из предусмотренных выше огней, первый из которых помещается в передней, а второй в задней части состава;

b) если в составе имеется ряд – более двух – счаленных судов, то эти огни или этот шар должны нести только два наружных судна счала.

Сигнализация всех буксируемых судов состава должна по возможности помещаться на одинаковой высоте над уровнем воды.

34. *Modifier comme suit* le paragraphe 1 de l'article 3.13:

Les menues embarcations motorisées isolées faisant route doivent porter de nuit, **soit**:

a) **Un feu de mât, clair au lieu de puissant, placé à la même hauteur que les feux de côté et à 1 m au moins en avant de ceux-ci;**

b) **Des feux de côté qui peuvent être des feux ordinaires. Ils doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bateau et être masqués vers l'intérieur de celui-ci de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord;**

c) **Un feu de poupe;**

ou

d) **Le feu de mât prescrit à l'alinéa a ci-dessus; toutefois, ce feu doit être placé au moins 1 m plus haut que les feux de côté;**

e) **Les feux de côté prescrits à l'alinéa b ci-dessus; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bateau, à la proue ou près de la proue;**

f) **Un feu de poupe; toutefois, ce feu peut être supprimé à condition que le feu de mât visé à l'alinéa d ci-dessus soit un feu clair blanc visible de tous les côtés.**

a) ~~Un feu de mât; ce feu doit être placé dans l'axe de l'embarcation et à 1 m au moins plus haut que les feux de côté, et doit être clair au lieu de puissant;~~

b) ~~Des feux de côté; ces feux peuvent être des feux ordinaires au lieu de clairs, et doivent être placés soit:~~

i) ~~Comme prescrit au paragraphe 1 b) de l'article 3.08;~~

ii) ~~L'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe de l'embarcation, à la proue ou près de la proue;~~

e) ~~Un feu de poupe répondant aux spécifications du paragraphe 1 c) de l'article 3.08. Toutefois, ce feu peut être supprimé mais, dans ce cas, le feu de mât visé sous a) ci dessus doit être remplacé par un feu clair blanc, visible de tous les côtés.~~

35. *Modifier comme suit* le paragraphe 1 de l'article 3.16:

Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter:

De nuit:

a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m;

b) Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a);

De jour:

Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins ~~5~~6 m.

36. Rejeter la proposition visant à insérer un nouveau paragraphe 5 dans l'article 1.21 et inviter la CCNR à reformuler ce paragraphe.

37. Rejeter la proposition visant à insérer un nouvel article 1.25. Cette disposition fait en effet l'objet du paragraphe 1 de l'article 9.01.

38. Rejeter la proposition visant à insérer un nouveau paragraphe 7 dans l'article 3.09. Cette proposition semble plus appropriée à l'article 3.20.

39. Rejeter la proposition visant à insérer un nouveau paragraphe 7 dans l'article 3.13. Cette proposition est en effet déjà couverte par le paragraphe 3 de l'article 3.12.

40. Rejeter la proposition visant à insérer un nouveau paragraphe 5 dans l'article 3.20. Cette proposition devrait en effet figurer au chapitre 9.

41. Conserver le libellé des articles suivants: 1.02, paragraphe 6; article 1.03, paragraphe 4; article 1.04, paragraphe 3; article 1.08, paragraphes 2 et 4; article 1.09, paragraphe 4; article 1.19; article 2.01, paragraphe 4; article 2.05, paragraphe 1; article 3.08, paragraphe 1; article 3.09, paragraphes 2 et 7; article 3.10, paragraphe 2; article 3.16, paragraphe 3; article 3.20, paragraphe 1; article 3.30, paragraphe 1; article 3.31; article 3.32.

42. Le Groupe a prié le secrétariat de dresser une liste actualisée des propositions d'amendements qu'il n'a pas acceptées et de la renvoyer pour nouvel examen aux organes de travail de la CCNR, dans le but, si possible, de les harmoniser avec les dispositions du CEVNI.

43. Inviter la Fédération de Russie à établir une proposition d'amendement du paragraphe 4 de l'article 1.08 et à la soumettre au Groupe pour examen.

44. Inviter la Belgique à établir une proposition d'amendement du paragraphe 2 de l'article 1.22 et à la soumettre au Groupe pour examen.

45. Inviter la Commission du Danube à examiner la proposition d'amendement des paragraphes 1 à 5 de l'article 4.05 et à soumettre ses commentaires au Groupe pour examen.

VI. Prochaine réunion

46. Le Groupe d'expert du CEVNI a arrêté, à titre provisoire, la date suivante pour sa prochaine réunion:

18-20 septembre 2013 Vingt et unième réunion du Groupe d'experts du CEVNI.
