


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**
Quarantième session

Genève, 15-17 février 2012

**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	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	5-6	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	7	3
IV. Résultats de la cinquante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)	8	3
V. Modernisation des instruments internationaux existants relatifs à la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et aux exigences de qualification professionnelle en navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)	9-16	3
VI. Base de données européenne sur les bateaux et les coques: coopération future (point 5 de l'ordre du jour)	17-23	5
VII. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (point 6 de l'ordre du jour).....	24-29	7
A. État d'avancement des amendements au CEVNI	24-25	7
B. Amendements aux chapitres 1 à 8	26-27	7
C. Révision du chapitre 10, «Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux».....	28-29	8

VIII.	Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (point 7 de l'ordre du jour).....	30–38	8
A.	État d'avancement des amendements à la Résolution n° 61	30–31	8
B.	Amendements au chapitre 7, «Timonerie»	32	9
C.	Projet de chapitre 17, «Dispositions particulières pour les engins flottants» .	33	9
D.	Projet de chapitre 18, «Dispositions spéciales pour les bâtiments de chantier»	34	9
E.	Amendements au chapitre 20B, «Dispositions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluviomaritime».....	35–36	10
F.	Autres amendements à la Résolution n° 61	37–38	10
IX.	Résolution n° 59, «Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables» (point 8 de l'ordre du jour)	39–42	10
X.	Résolution n° 48, «Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)» (point 9 de l'ordre du jour)	43–48	11
XI.	Règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour).....	49–50	12
XII.	Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour).....	51–56	13
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	57	14
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)	58	14
Annexe			
	Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI lors de sa réunion du 14 février 2012		15

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3/WP.3) a tenu sa quarantième session du 15 au 17 février 2012 à Genève.
2. Y ont participé des représentants des pays ci-après: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Fédération de Russie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. La délégation de l'Union européenne était également présente.
3. Ont aussi pris part à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes: Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission de la Moselle, Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). Des représentants du réseau éducatif sur les transports par voie navigable EDINNA et d'Euromapping ont également participé à la session à l'invitation du secrétariat.
4. M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la CEE, a ouvert la session.

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

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/79).
6. 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 serait diffusé ultérieurement.

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

7. M^{me} Victoria Ivanova (Fédération de Russie) a été élue Présidente de la quarantième et de la quarante et unième session du Groupe de travail.

IV. Résultats de la cinquante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

8. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats des travaux de la cinquante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

V. Modernisation des instruments internationaux existants relatifs à la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et aux exigences de qualification professionnelle en navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)

9. À sa trente-neuvième session, le Groupe de travail avait été informé des conclusions d'une réunion informelle sur les possibilités de coopération dans le domaine des certificats de conducteur, tenue le 14 juin 2011 et à laquelle avaient participé des représentants de la

Commission européenne, de la CEE et des commissions fluviales. Le Groupe de travail avait reconnu qu'il convenait de moderniser les instruments régionaux et internationaux existants relatifs aux certificats de conducteur et à la navigation intérieure dans son ensemble et avait décidé de consacrer une partie de sa quarantième session à un débat approfondi sur les certificats de conducteur et d'autres questions étroitement liées (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 15 à 17). Cette décision a ensuite été approuvée par le SC.3 à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 25).

10. La représentante de la CCNR a informé le Groupe de travail qu'en novembre 2011, celle-ci avait adopté une proposition présentée par son comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle (STF) sous la forme d'une résolution portant création d'un groupe d'experts de la reconnaissance réciproque et de la modernisation des qualifications professionnelles en navigation intérieure (voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/1). Ce groupe aurait un objectif double. Il repose principalement sur les arrangements administratifs conclus par la CCNR et sept États non membres de la CCNR concernant la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et des livrets de service. Au sein de ce groupe, des experts nationaux d'États membres de la CCNR et d'États non membres seront, sur un pied d'égalité, chargés de veiller au bon déroulement, dans la pratique, du processus de reconnaissance réciproque et à son développement. Le groupe pourrait également servir de tribune au sein de laquelle serait étudiée la modernisation des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. En conséquence, le mandat de ce groupe pourrait aller au-delà de celui de la CCNR et ses activités pourraient être gérées conjointement avec d'autres organisations intergouvernementales intéressées. La représentante a indiqué que la CCNR espérait que tous les principaux intervenants, comme l'Union européenne, la CEE et d'autres commissions fluviales, prendraient part aux travaux du groupe.

11. Les représentants de la Commission du Danube, de la Commission de la Save, de la Commission de la Moselle et de la Slovaquie ont souligné qu'il importait au plus haut point d'agir de manière concertée au sein de la CEE afin de moderniser les instruments internationaux existants concernant la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur et les qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et de poursuivre leur harmonisation, afin que ces certificats et qualifications professionnelles fassent l'objet d'une reconnaissance réciproque dans l'ensemble de l'Europe.

12. La délégation de l'Union européenne a informé le Groupe de travail qu'une étude d'impact sur la révision de la Directive 96/50/CE avait été entreprise en vue d'harmoniser les conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté. Toutefois, ces travaux ont été suspendus car la portée de l'analyse a été élargie à la formation, aux qualifications professionnelles et à l'homologation de toutes les professions liées à la navigation intérieure. À cet égard, l'Union européenne est disposée à collaborer au sein d'un groupe d'experts chargé des prescriptions en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure, qui serait ouvert aux experts de tous les pays européens et organismes intergouvernementaux intéressés. Afin de débattre les questions de la création d'un tel groupe d'experts, et éventuellement de plusieurs sous-groupes chargés de thèmes spécifiques, de leur structure, de leurs méthodes de travail, de leur lieu de rencontre et de l'organisation de leurs réunions, une conférence des parties prenantes sera organisée en mars-avril 2012 à l'intention de tous les États membres, des commissions fluviales et de la CEE. La délégation a souligné que l'objectif était d'établir un ensemble de dispositions modernes uniformes dont l'application deviendrait obligatoire pour les États membres de l'Union européenne. De l'avis de la délégation, la question intéresse les 27 États membres de l'Union européenne, voire bientôt les 28 États membres (Croatie comprise), qu'ils soient dotés ou non de voies navigables.

13. Un représentant du réseau EDINNA a présenté un exposé sur le réseau et ses activités et a indiqué que celui-ci était disposé à participer aux travaux menés par la CEE sur la formation professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure.

14. Compte tenu des positions exprimées par les représentants de l'Union européenne, de la Slovaquie, de la CCNR, de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle, de la Commission de la Save et d'EDINNA, et à l'issue d'un débat approfondi, le Groupe de travail est convenu de ce qui suit:

a) La coopération nécessaire à la modernisation des instruments régionaux et paneuropéens définissant les prescriptions relatives aux certificats de conducteur et aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure devrait être entreprise au sein d'un groupe international d'experts, qui serait ouvert à tous les États membres de la CEE, à la Commission européenne, aux commissions fluviales et à d'autres partenaires, comme le réseau EDINNA;

b) Ce groupe pourrait analyser les instruments internationaux définissant les prescriptions en matière de certificats de conducteur et de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure existants au sein de la CEE, de l'Union européenne et des commissions fluviales et formuler des propositions quant à leur modernisation et à la poursuite de leur harmonisation;

c) À cet égard, le secrétariat, l'Union européenne et les commissions fluviales devraient consulter, au plus vite, les États membres au sujet de la teneur précise du mandat, du programme de travail et des questions d'organisation concernant les travaux du groupe qu'il est proposé de créer;

d) En fonction des résultats de ces consultations, le secrétariat devrait organiser les réunions du groupe d'experts, ou participer à leur organisation, en étroite collaboration avec l'Union européenne et les commissions fluviales;

e) À l'appui de ce processus, les délégations ont été invitées à confirmer leur participation au secrétariat et, si possible, à lui communiquer, le 20 mars 2012 au plus tard, le nom de l'expert qu'elles désignent pour être membre du Groupe international d'experts.

15. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de lui rendre compte, à sa prochaine session (juin 2012), des résultats des consultations susmentionnées et de l'évolution de la situation concernant la création du Groupe d'experts.

16. Le SC.3/WP.3 a également observé que les enseignements tirés de l'application des versions révisées de la Résolution n° 31 et de la Résolution n° 61, l'expérience acquise par la CCNR dans le cadre des négociations avec des pays non rhénans concernant la reconnaissance des certificats de conducteur de bateau, ainsi que le savoir-faire et les travaux d'autres commissions fluviales, seraient particulièrement précieux pour le Groupe international d'experts dans le cadre de ses travaux. En outre, le Groupe de travail a fait valoir que les procédures de formation et d'examen des experts établies dans le cadre de l'Accord ADN pouvaient également être utiles au Groupe.

VI. Base de données européenne sur les bateaux et les coques: coopération future (point 5 de l'ordre du jour)

17. Il a été rappelé qu'à sa trente-neuvième session, le Groupe de travail a établi la version définitive d'une note d'information sur le rôle susceptible d'être joué par la CEE concernant l'exploitation de la future base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure, qui est actuellement mise au point par PLATINA, la plate-forme de mise en œuvre du Programme d'action européen intégré pour le transport par voies

navigables (NAIADES) de l'Union européenne. À sa cinquante-cinquième session, le SC.3 a approuvé cette note d'information (ECE/TRANS/SC.3/2011/2) et a invité le secrétariat à la soumettre, pour examen, au Comité des transports intérieurs et à rendre compte de la question au SC.3/WP.3 à sa prochaine session (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 14).

18. Le secrétariat a indiqué que, conformément à la décision du SC.3 et avec l'approbation du Bureau du Comité des transports intérieurs, une note sur la mise en place et l'exploitation d'une base de données européenne sur les coques de bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/2012/5) serait présentée au Comité des transports intérieurs à sa prochaine session. Dans ce document, le Comité est invité à donner son avis au SC.3 et au secrétariat de la CEE sur le rôle susceptible d'être joué par cette dernière dans ce domaine.

19. La délégation de l'Union européenne a informé le Groupe de travail des progrès réalisés concernant l'élaboration de la base de données sur les bateaux et les coques. Il a été noté en particulier que la protection des données et leur confidentialité faisaient l'objet d'une attention particulière. L'article 2.18 de la Directive 2006/87/CE de l'Union européenne sur l'échange de données relatives au numéro européen unique d'identification de navire (ENI) serait révisé en conséquence. L'objectif n'est pas uniquement de veiller à ce que l'échange des données relatives au numéro européen unique soit sûr, mais également qu'il soit élargi à d'autres éléments importants pour la promotion du transport par voie navigable en Europe, comme l'état des infrastructures, la position et les mouvements des bateaux en temps réel, ainsi que le suivi et le repérage des cargaisons en vue d'une meilleure intégration des transports par voie navigable dans la chaîne logistique. La Commission européenne compte achever l'élaboration de cette base de données à la fin de l'année 2014. Par conséquent, il est trop tôt pour déterminer l'entité susceptible d'héberger et de gérer la base de données. Néanmoins, la délégation de l'Union européenne a exprimé sa gratitude à la CEE et aux autres organisations qui ont proposé d'héberger et d'exploiter la future base de données sur les coques et les bateaux.

20. Le représentant de l'Autriche a fait valoir que la mise au point de la base de données sur les coques et les bateaux destinée aux États membres de la Communauté européenne avait démarré en 2009 et que son élargissement à d'autres éléments, comme les infrastructures de navigation intérieure et le système de suivi et de repérage des bateaux, risquait de prendre encore cinq années supplémentaires, au minimum. À son avis, il est plus important d'élargir le plus rapidement possible la base de données à tous les États membres de la CEE intéressés et de veiller à la sécurité des échanges de données concernant le numéro européen unique d'identification de navire afin de régler tous les problèmes pratiques susceptibles d'être liés à cette base (délivrance du numéro européen unique d'identification par les administrations, etc.).

21. Une représentante de la Fédération de Russie s'est déclarée favorable à une conception paneuropéenne de la base de données sur les bateaux et les coques. À cet égard, elle a informé le Groupe de travail qu'en vertu du décret fédéral du 11 juillet 2011 n° 203-Φ3 (art. 23.1) portant modification du Code du transport par voie navigable de la Fédération de Russie, les bateaux battant pavillon étranger étaient autorisés à naviguer sur le réseau russe de voies navigables conformément à des accords bilatéraux qui seraient conclus par la Fédération de Russie et les États du pavillon. Une liste des voies et des ports de navigation intérieure qui seraient ouverts au trafic international en application de ce décret fédéral est en cours d'élaboration.

22. Le Groupe de travail a remercié le représentant de l'Union européenne des renseignements qu'il a communiqués sur l'état d'avancement des travaux de la Commission européenne relatifs à la base de données européenne sur les coques et sur l'élargissement éventuel de ces travaux à d'autres éléments importants pour la promotion de ce mode de transport en Europe. Il a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour dans l'attente de l'évolution de la situation concernant les possibilités d'hébergement de cette base de

données, ainsi que des décisions pertinentes du Comité des transports intérieurs. Le secrétariat a été invité à rendre compte au SC.3/WP.3, à sa prochaine session, des décisions et des instructions du Comité des transports intérieurs et à continuer de consulter la délégation de l'Union européenne sur la question.

23. Le Groupe de travail a pris connaissance avec intérêt des informations communiquées par la délégation de la Fédération de Russie concernant les progrès notoires accomplis en vue de faciliter l'accès des bateaux battant pavillon étranger aux voies navigables russes.

VII. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (point 6 de l'ordre du jour)

A. État d'avancement des amendements au CEVNI

24. Le Groupe de travail a noté que la majorité des propositions d'amendement qu'il avait établies dans leur version définitive à sa trente-neuvième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 8 à 13) avaient été approuvées par le SC.3 à sa cinquante-cinquième session et étaient présentées dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/2 en tant qu'amendements au CEVNI en attente d'être officiellement adoptés à l'occasion de la prochaine révision du Code. Quelques modifications ont été apportées au texte:

- a) Au paragraphe 5, après «il appartient aux autorités compétentes», *ajouter* «de déterminer l'expression “rives gauche et droite”». *Supprimer* «d'en décider»;
- b) Au paragraphe 6, dans la version anglaise, *remplacer* «shall be» *par* «are» (sans objet en français);
- c) Au paragraphe 7, deuxième sous-paragraphe, deuxième phrase, *supprimer* «métallique»;
- d) Au paragraphe 7, troisième sous-paragraphe, dans la version russe, *remplacer* «владелец» *par* «оператор».

25. Le secrétariat a été invité à ajouter ces corrections aux autres modifications susceptibles d'être apportées au CEVNI qui seront présentées au SC.3 à sa cinquante-sixième session, afin que celui-ci les examine et les adopte.

B. Amendements aux chapitres 1 à 8

26. Le Groupe de travail a examiné les nouvelles propositions d'amendements au CEVNI établies par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion, tenue le 11 octobre 2011 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3), et a décidé ce qui suit:

- a) Dans une nouvelle proposition de texte pour le paragraphe 1 de l'article 3.16, la hauteur du ballon vert (signalisation de jour) devrait en principe être la même que celle du feu vert (6 m, signalisation de nuit) et le texte concernant la possibilité de réduire la hauteur de la signalisation de nuit et de jour si la longueur du bac est inférieure à 20 m ne devrait apparaître qu'une fois à la fin du paragraphe 1. Le Groupe d'experts du CEVNI a été invité à donner son avis sur la question;
- b) Les amendements au paragraphe 1 de l'article 3.25, au paragraphe 6 de l'article 6.10, au paragraphe 6 de l'article 8.02, à l'annexe 3 et à l'annexe 6 ont été approuvés à titre provisoire;

c) L'examen des amendements à l'article 4.07 a été reporté à la session suivante du SC.3/WP.3 afin de permettre à la CCNR de formuler sa position à cet égard;

d) L'amendement au paragraphe 2 de l'article 7.08 n'a pas été approuvé. Le Groupe d'experts du CEVNI a été invité à préciser la signification de l'expression «surveillance permanente». Il a été demandé au secrétariat d'inscrire ce point à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Groupe d'experts du CEVNI.

27. Il a été décidé que le Groupe de travail reprendrait l'examen des questions en suspens relatives au document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3 à sa quarante et unième session, lors de laquelle il espère disposer d'informations sur la position de la CCNR et de précisions du Groupe d'experts du CEVNI.

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

28. À la suite d'un premier échange de vues sur la question, le SC.3/WP.3 a estimé que le concept général de révision du chapitre 10 proposé par la CCNR dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4 était en principe acceptable. Toutefois, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen approfondi de ce texte à sa quarante et unième session, afin de pouvoir examiner alors les renseignements qui auront été communiqués par la Commission du Danube sur les conclusions des travaux de son Groupe d'experts des déchets résultant de l'exploitation du bateau. Le secrétariat a été prié de diffuser, à la quarante et unième session du SC.3/WP.3, le texte du Protocole de la Commission de la Save sur la prévention de la pollution des eaux provenant de la navigation et d'inviter un représentant du projet WANDA (Via Donau) à participer à cette session afin d'apporter des précisions sur le projet pilote d'élimination des déchets produits à bord des bateaux sur le Danube.

29. Le Groupe de travail a invité les représentants à examiner attentivement les définitions utilisées dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4 en tenant dûment compte des définitions du chapitre 10 du CEVNI et de l'ADN et de communiquer au secrétariat, le 20 mars 2012 au plus tard, leurs propositions concernant une éventuelle modification de ces définitions.

VIII. Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (point 7 de l'ordre du jour)

A. État d'avancement des amendements à la Résolution n° 61

30. Une représentante de la Fédération de Russie a informé le SC.3/WP.3 de l'adoption, par le Gouvernement, du Règlement technique sur la sécurité des objets en navigation intérieure, qui est entré en vigueur le 12 février 2012. Ce Règlement tient compte des dispositions des instruments pertinents de la CEE, en particulier de la version révisée de l'annexe de la Résolution n° 61. Au nom du Président du Groupe d'experts volontaires, elle a informé le SC.3/WP.3 des principales conclusions de la cinquième réunion du Groupe, qui s'est tenue au siège de la Commission du Danube, à Budapest, du 6 au 9 septembre 2011. Lors de sa sixième réunion, qui devrait se tenir aux Pays-Bas en mai 2012, le Groupe d'experts volontaires, conformément aux instructions du SC.3, prévoit de poursuivre ses travaux d'élaboration de la version révisée de l'annexe à la Résolution n° 61, compte tenu

des prescriptions de l'Union européenne et des commissions fluviales applicables aux bateaux de navigation intérieure, notamment:

- a) Aligner le chapitre 4 (distance de sécurité, etc.) sur les dispositions pertinentes de la Directive 2006/87/CE de l'Union européenne;
- b) Aligner le chapitre 8A (émissions de gaz) sur les modifications les plus récentes de la Directive 97/68/CE;
- c) Aligner la section 10-1.4 (chaînes et câbles) sur les articles correspondants de la Directive 2006/87/CE de l'Union européenne;
- d) Modifier la section 11-4 (plat-bord) conformément aux modifications les plus récentes de la Directive 2006/87/CE.

Le Groupe d'experts volontaires s'est dit disposé à coopérer avec le Groupe d'experts du CEVNI en vue d'une harmonisation raisonnable des définitions employées dans la Résolution n° 61 et dans le CEVNI.

31. Le Groupe de travail a noté que les propositions d'amendements établies sous leur forme définitive par le SC.3/WP.3 à sa trente-neuvième session avaient été approuvées par le SC.3 à sa cinquante-cinquième session et diffusées par le secrétariat sous la cote ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.1.

B. Amendements au chapitre 7, «Timonerie»

32. Après l'avoir examinée, le Groupe de travail a approuvé la proposition révisée relative à la section 7-3A («Prescriptions relatives aux ordinateurs de bord») présentée par le Groupe d'experts volontaires sous la cote ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/5.

C. Projet de chapitre 17, «Dispositions particulières pour les engins flottants»

33. Après avoir examiné le projet de chapitre 17 («Dispositions particulières pour les engins flottants»), établi par le Groupe d'experts volontaires en tenant dûment compte des dispositions pertinentes de la Directive 2006/87/CE de l'Union européenne (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/6), le Groupe de travail l'a approuvé, étant entendu que l'alinéa i) de la section 17-2.2 serait modifié comme suit:

- a) Dans la version russe, à la dernière phrase, *remplacer* «наименьшая осадка принимается равной Т» *par* «осадка Т принимается равной наименьшей высоте борта»;
- b) Le Groupe d'experts volontaires a également été invité à vérifier si, dans cet alinéa, le «coefficient empirique k» ne devrait pas être remplacé par le «coefficient empirique c».

D. Projet de chapitre 18, «Dispositions spéciales pour les bâtiments de chantier»

34. Après avoir examiné le projet de chapitre 18 («Dispositions spéciales pour les bâtiments de chantier»), que le Groupe de volontaires a établi en tenant dûment compte des dispositions pertinentes de la Directive 2006/87/CE de l'Union européenne (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/7), le Groupe de travail l'a approuvé, étant entendu que l'alinéa ii) de la section 18-2.2 serait modifié comme suit:

a) Dans la version russe, à la dernière phrase, *remplacer* «наименьшая осадка принимается равной Т» *par* «осадка Т принимается равной наименьшей высоте борта»;

b) Le Groupe d'experts volontaires a également été invité à vérifier si, dans cet alinéa, le «coefficient empirique k» ne devrait pas être remplacé par le «coefficient empirique c».

E. Amendements au chapitre 20B, «Dispositions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluviomaritime»

35. Après avoir examiné le projet de section 20B-8 du chapitre 20B («Prescriptions spéciales applicables aux bateaux formant des convois fluviomaritimes poussés»), établi par le Groupe d'experts volontaires (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/8), le Groupe de travail l'a approuvé, étant entendu qu'au paragraphe 20B-8.2.1 de la version russe, le terme «судов» serait supprimé.

36. Il a été demandé au secrétariat de communiquer au SC.3, pour examen et adoption, le texte des projets de version révisée des chapitres 7-3A et 20B-8, ainsi que les projets de nouveaux chapitres 17 et 18, tels qu'ils auront été modifiés et vérifiés conformément aux indications susmentionnées.

F. Autres amendements à la Résolution n° 61

37. À la suite d'une proposition du Groupe d'experts volontaires, le Groupe de travail a décidé:

a) D'ajouter la nouvelle section 3-4.1.9 suivante au chapitre 3 «Exigences relatives à la construction navale»: «Aucun logement ou équipement nécessaire à la sécurité du bateau ou à son exploitation ne doit se trouver en avant du plan de la cloison d'abordage. Cette prescription ne s'applique pas aux appareils de mouillage des ancres.»;

b) De modifier la section 15-9.1 du chapitre 15 «Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers» en remplaçant la première phrase par ce qui suit: «Outre les gilets de sauvetage visés aux 10-5.4.2.1 iii) et 10-5.4.3 ii), les bateaux à passagers doivent être équipés de gilets de sauvetage rigides pour enfants jusqu'à 30 kg ou jusqu'à 6 ans; leur nombre doit être égal à 10 % du nombre total de passagers.».

Il a été demandé au secrétariat de présenter ces projets d'amendements relatifs aux chapitres 3 et 15 au SC.3, pour examen et adoption.

38. Le Groupe de travail a remercié le Groupe d'experts volontaires de son excellent travail et a invité les experts à participer à la sixième réunion du Groupe, qui devrait se tenir aux Pays-Bas (seconde moitié du mois de mai 2012).

IX. Résolution n° 59, «Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables» (point 8 de l'ordre du jour)

39. Il a été rappelé qu'à sa trente-huitième session, le Groupe de travail avait examiné la proposition d'amendements à la Résolution n° 59 («Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables»), établie par la Commission de la Save (ECE/TRANS/SC.3/169), et approuvé le principe des modifications proposées (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 18). Le Groupe de travail avait poursuivi ses débats sur la révision de la Résolution à sa trente-neuvième session, prenant note des nouvelles

observations formulées par la Fédération de Russie et la Serbie, et invité la Commission de la Save à établir la version définitive du projet pour sa session suivante (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/75, par. 24).

40. Après avoir examiné la version révisée des amendements qu'il est proposé d'apporter à la Résolution n° 59 («Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables»), présentée par la Commission de la Save dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/9, le Groupe de travail l'a approuvée. Le secrétariat a été invité à présenter la version révisée de l'annexe à la Résolution n° 59 au SC.3, pour examen et adoption.

41. Le Groupe de travail a remercié la Commission de la Save de son initiative et de ses travaux relatifs à la révision de la Résolution n° 59.

42. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par la Serbie sur une application Web permettant d'élaborer un plan de balisage pour la Save et ses affluents navigables et a invité le secrétariat à l'afficher sur le site Web.

X. Résolution n° 48, «Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)» (point 9 de l'ordre du jour)

43. Il a été rappelé qu'à sa trente-neuvième session, le Groupe de travail avait été informé par le Président du Groupe d'experts du système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) de la dernière révision de la norme ECDIS intérieur et des modifications qu'il faudrait par conséquent apporter à la première édition révisée de la Résolution n° 48, «Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)», diffusée sous la cote ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.1. Le SC.3/WP.3 avait approuvé le principe des propositions d'amendements à la Résolution n° 48 présentées dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/15. Il avait également étudié les deux solutions envisageables pour la mise à jour des appendices techniques de la Résolution, présentées aux paragraphes 18 et 20 de la proposition. Le SC.3/WP.3 avait invité les délégations à faire connaître leurs vues sur les propositions d'amendements à la Résolution en précisant leur position sur le choix de la procédure de mise à jour, et avait demandé au secrétariat d'élaborer une proposition officielle de révision de la Résolution n° 48 en vue de sa quarantième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 35 et 36).

44. Le Président du Groupe d'experts du système ECDIS intérieur a présenté un exposé en format Powerpoint, lors duquel il a donné des exemples de modifications ou corrections des appendices de la norme relative à l'ECDIS intérieur pouvant devoir être apportées rapidement. Il a notamment expliqué que la procédure d'amendement se limitait aux modifications indispensables et que, puisque le Groupe d'experts était ouvert aux experts de tous les États membres de la CEE intéressés, les modifications apportées à la norme étaient en général justifiées.

45. La délégation de l'Union européenne a souligné qu'elle espérait que les modifications qui seront apportées concernant l'ECDIS intérieur permettraient à la norme de rester ensuite inchangée, car la procédure d'amendement de l'Union européenne est lourde et longue. En conséquence, la délégation a indiqué préférer que les amendements à la norme relative à l'ECDIS intérieur ne soient pas trop fréquents et qu'ils soient officiellement approuvés par le SC.3, y compris les amendements aux appendices de la norme, afin d'éviter tout double emploi des ressources.

46. Le Groupe de travail a approuvé les amendements qu'il est proposé d'apporter au texte de la Résolution n° 48, sur la base de l'édition 2.3 de la norme relative à l'ECDIS intérieur, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/10, à l'exception des dispositions portant sur les procédures relatives à la modification des appendices (sect. 2, chap. 6, et sect. 3, chap. 3).

47. S'agissant des procédures relatives à la modification de la Résolution n° 48 et de ses appendices techniques, le SC.3/WP.3 a décidé ce qui suit:

a) Toutes les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte de la Résolution n° 48, telles qu'elles sont énoncées dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/10, devraient être présentées par le Groupe international d'experts de l'ECDIS intérieur en temps voulu, aux fins de leur examen par le SC.3/WP.3 et de leur adoption par le SC.3;

b) Les modifications que le Groupe d'experts de l'ECDIS intérieur propose d'apporter aux appendices techniques devraient être soumises par les gouvernements des pays membres au Groupe de travail des transports par voie navigable, à sa session annuelle, aux fins d'examen et d'approbation;

c) Toute faute de frappe éventuelle dans le texte des appendices techniques pourrait être corrigée par le Groupe d'experts de l'ECDIS intérieur lui-même, afin d'assurer le bon fonctionnement de l'ECDIS intérieur, étant entendu que le secrétariat de la CEE serait dûment informé de ces corrections, le cas échéant, afin de pouvoir diffuser des rectificatifs, selon que de besoin.

48. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre la version actualisée des propositions d'amendement à la Résolution n° 48 au SC.3, en vue d'une approbation finale.

XI. Règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour)

49. À sa trente-huitième session, le Groupe de travail s'était félicité de la proposition de la Serbie d'établir des règles paneuropéennes sur l'avarie commune sous forme d'une résolution spéciale du SC.3 fondée sur l'édition 2006 des Règles d'avarie commune de l'IVR. Il avait invité les délégations à faire part de leurs observations sur le projet de texte de la résolution présenté par la Serbie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 48). À sa trente-neuvième session, le Groupe de travail avait pris note de la proposition de la Fédération de Russie d'élargir la portée de la résolution sur la base de la législation russe, s'était félicité de l'intention de la Serbie de poursuivre l'élaboration du projet de résolution et, afin de faciliter ses travaux, avait prié la Fédération de Russie de soumettre une proposition détaillée recensant les dispositions de sa législation nationale qui pourraient être ajoutées au projet de résolution (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 38).

50. Le Groupe de travail a noté les propositions formulées par l'Ukraine et la Fédération de Russie dans les documents informels n° 4 et n° 6 concernant le texte du projet de règles paneuropéennes sur l'avarie commune présenté dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7. Il a approuvé le concept général proposé par la Fédération de Russie relatif aux futures règles paneuropéennes sur l'avarie commune et a décidé ce qui suit:

a) Aux paragraphes 1 et 2 du projet de résolution, le renvoi aux «Règles d'avarie commune de l'IVR, édition 2006» devrait être remplacé par un renvoi aux «règles paneuropéennes sur l'avarie commune»;

b) Il a été demandé au secrétariat de diffuser, au plus tard à la quarante et unième session, la proposition de l'Ukraine dans les trois langues de travail, ainsi que les propositions détaillées qui seront communiquées par la Fédération de Russie sur l'élargissement éventuel du champ d'application de la Résolution sur la base de la législation nationale russe, afin que le SC.3/WP.3 puisse procéder à la première lecture du texte des règles paneuropéennes sur l'avarie commune, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7.

XII. Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour)

51. Il a été rappelé qu'à sa trente-neuvième session, le Groupe de travail avait approuvé la proposition visant à reprendre les travaux entrepris sur une carte schématique des voies navigables employées pour la navigation de plaisance et à établir un document d'information sur la mise en œuvre de la Résolution n° 40 (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.2). Il avait demandé au secrétariat de soumettre au SC.3 une proposition officielle relative à ces deux activités (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 40). À sa cinquante-cinquième session, le SC.3 a approuvé ces deux propositions et a demandé au SC.3/WP.3 de consacrer une partie de sa quarante et unième session à la question (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 47).

52. Le représentant d'Euromapping a présenté un exposé sur une carte schématique des voies navigables qui pourrait être employée pour la navigation de plaisance et a indiqué qu'Euromapping était disposé à établir la version définitive de cette carte en se fondant sur les observations qui seraient communiquées par les gouvernements.

53. Le Groupe de travail a remercié M. Edwards-May (Euromapping) de son exposé sur la carte schématique des voies navigables pouvant être empruntées par des bateaux de plaisance. Le secrétariat a été invité à afficher cette carte sur le site Web du SC.3/WP.3 et celui-ci a invité les représentants à lui communiquer, au plus tard le 20 mars 2012, leurs observations et propositions concernant toute modification à apporter à cette carte (qui peut être téléchargée à l'adresse suivante: www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/AGN_recreational.pdf) concernant les voies navigables nationales, selon que de besoin. Il a été décidé qu'une fois qu'elle aura été établie dans sa version définitive sur la base des informations qui auront été communiquées par les gouvernements des États membres, cette carte serait placée en annexe de la Résolution n° 52 («Réseau européen de navigation de plaisance»).

54. Afin d'établir un document d'information sur l'application de la version révisée de la Résolution n° 40 (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.2), les gouvernements des États membres ont été invités à communiquer au secrétariat, au plus tard le 20 mars 2012:

a) Toute information concernant les difficultés auxquelles ils sont confrontés lors de l'application de cette résolution, y compris les «Questions fréquemment posées (FAQ)» par les conducteurs de bateau de plaisance (qu'ils soient résidents ou non du pays concerné) sur les façons d'obtenir le certificat international de conducteur de bateau de plaisance ou sur la reconnaissance de certificats délivrés par d'autres pays;

b) Leur avis sur la possibilité de faire de la résolution un instrument contraignant d'un point de vue juridique et sur les façons de procéder à ce changement de statut, le cas échéant.

55. Le secrétariat a été invité à mettre à jour l'annexe IV de la Résolution n° 40 en se fondant sur les informations pertinentes communiquées par la Hongrie, la Finlande, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et d'autres gouvernements concernant l'application de la résolution et à diffuser la deuxième révision de la Résolution n° 40.

56. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur ce point à sa quarante et unième session sur la base d'un document d'information qui serait établi par le secrétariat et qui ferait état des informations communiquées par les gouvernements des États membres.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

57. Il a été rappelé aux délégations qu'il était prévu que la quarante et unième session du Groupe de travail se tiende du 20 au 22 juin 2012.

XIV. Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)

58. Conformément à la pratique établie, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa quarantième session en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

Annexe

Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI lors de sa réunion du 14 février 2012

1. Le 14 février 2012, le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa seizième réunion, qui précédait immédiatement la quarantième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (15-17 février 2012).
2. Ont participé à la réunion M. R. Vorderwinkler (Autriche), M^{me} N. Dofferhoff-Heldens (Pays-Bas), M^{me} V. Ivanova (Fédération de Russie), M^{me} Patricia Brückner (Commission de la Moselle), M. Petar Margic (Commission du Danube), M^{me} A. Jaimurzina, M. V. Novikov et M^{me} N. Pereira (CEE).
3. M. G. Pauli (Commission centrale pour la navigation du Rhin), M. Ž. Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save) et M. B. Adam (Belgique) n'étaient pas en mesure d'être présents.
4. Les points suivants ont été examinés:
 - I. Compte rendu de la quinzième réunion;
 - II. Échange général d'informations;
 - III. Préparation des débats sur la révision du chapitre 10;
 - IV. Autres amendements qu'il est proposé d'apporter au CEVNI;
 - V. Questions diverses;
 - VI. Prochaine réunion.

I. Compte rendu de la quinzième réunion

5. Le compte rendu de la quinzième réunion du Groupe d'experts du CEVNI (11 octobre 2011) figure dans le document CEVNI EG/2011/10. Il a également été reproduit par le secrétariat à l'annexe du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/3, dont a été saisi le SC.3/WP.3 à sa quarantième session.

II. Échange général d'informations

6. Les participants ont échangé des informations sur les activités les plus récentes relatives au CEVNI mises en œuvre par leur organisme respectif. Les éléments suivants ont été mis en avant:

a) La Commission du Danube a présenté à ses États membres la première proposition relative à la révision du chapitre 10 du CEVNI. Ces derniers ont estimé que ce chapitre devrait également tenir compte de l'expérience acquise dans le bassin versant du Danube et, à cette fin, ont renvoyé la question à un groupe spécial d'experts de la collecte des déchets provenant des bateaux établi par la Commission du Danube. Ce groupe d'experts se réunira du 21 au 23 mars 2012 et fera part de ses conclusions au Groupe de travail de la Commission du Danube chargé des questions techniques en avril 2012. La Commission du Danube rendra compte des résultats de ces débats au Groupe d'experts du

CEVNI à sa prochaine session. La Commission du Danube recueille également des informations sur les règles locales de navigation. Les résultats de ces travaux, qui devraient être disponibles à la fin de l'année 2012, seront également présentés au Groupe d'experts du CEVNI et au SC.3/WP.3;

b) En 2011, la Commission de la Moselle a comparé, de manière détaillée, ses réglementations au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au CEVNI. Sur la base de ces travaux, la Commission de la Moselle et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) comptent présenter des propositions visant à harmoniser le CEVNI et leurs réglementations en alignant certaines des dispositions des règlements applicables à la navigation sur le Rhin et la Moselle sur celles du CEVNI, en proposant de modifier certaines dispositions du CEVNI et en déterminant les différences qu'il convient de maintenir pour la navigation sur le Rhin et la Moselle en raison de spécificités locales. Ces propositions concrètes seront soumises au Groupe d'experts du CEVNI en 2012-2013. En outre, les travaux sur la version allemande du CEVNI ont été menés à terme et la version définitive devrait être prête pour la prochaine session du SC.3;

c) Les Pays-Bas poursuivent leurs travaux intensifs de comparaison entre le corpus de lois nationales sur la navigation applicables aux voies navigables néerlandaises et le CEVNI. Les propositions visant à modifier les réglementations nationales en vue de les aligner sur les dispositions du CEVNI, ainsi que la liste des différences entre la législation nationale/locale et le CEVNI devraient être établies sous leur forme définitive en 2013;

d) L'Autriche travaille à la détermination des différences entre les règles locales et le CEVNI, dont le chapitre 9 fera le récapitulatif.

III. Préparation des débats sur la révision du chapitre 10

7. Le secrétariat a indiqué que, conformément à la décision prise par le Groupe à sa dernière réunion, la proposition préliminaire de la CCNR relative à la révision du chapitre 10 du CEVNI avait été présentée au SC.3/WP.3 à sa quarantième session dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4, afin de recueillir des observations et des renseignements supplémentaires auprès de tous les États membres de la CEE. Le Groupe a noté que, outre les débats sur le fond concernant ce chapitre, la terminologie employée devrait également être améliorée. Par ailleurs, le Groupe a étudié le statut spécial du chapitre 10 qui, contrairement au reste du texte, ne traite pas de questions essentiellement liées à la navigation. Il a observé qu'au cours de la révision, le Groupe d'experts du CEVNI et le SC.3 pourraient poursuivre le débat afin de déterminer si le chapitre 10 devrait continuer de faire partie du CEVNI ou s'il devrait faire l'objet d'une résolution distincte.

IV. Autres amendements qu'il est proposé d'apporter au CEVNI

A. Amendement relatif à l'article 1.08

8. Le Groupe a rappelé qu'à sa dernière réunion, il avait fait sienne la proposition du Groupe d'experts volontaires chargé de la Résolution n° 61 d'introduire dans cette dernière le paragraphe relatif aux dispositifs de sauvetage pour enfant, dont il avait été prévu à l'origine qu'il soit inséré dans le CEVNI en tant que nouveau paragraphe 4 de l'article 1.08. Notant, toutefois, que tous les pays n'appliquaient pas la Résolution n° 61 et qu'une disposition de ce type existait dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin, le Groupe a décidé de proposer d'inclure également cette disposition dans l'article 1.08 du CEVNI, en faisant mention de la disposition pertinente de la Résolution n° 61. Il a demandé

au secrétariat d'élaborer une proposition en ce sens qui serait soumise au SC.3/WP.3 à sa quarante et unième session.

B. Nouvelles propositions d'amendements au CEVNI

9. Le Groupe a pris note des nouvelles propositions d'amendements au CEVNI présentées par la Belgique le 13 février 2012 et reproduites par le secrétariat dans le document CEVNI EG/2012/1. Il a analysé les propositions relatives aux chapitres 1, 2 et 3 et a décidé ce qui suit:

a) S'agissant de la proposition d'ajouter, à l'article 1.01, une définition des «bateaux de grandes dimensions», le Groupe a estimé que, même si elle permettait sans doute de rendre plus facile la lecture de certains articles du CEVNI et si elle tenait compte des pratiques de certains États (Belgique, Pays-Bas), une telle approche risquait d'inciter les exploitants de menues embarcations à ne pas se familiariser avec les règles applicables aux bateaux de plus grandes dimensions, ce qui nuirait à la sécurité de la navigation dans son ensemble. Le Groupe a demandé au secrétariat de recenser les articles du CEVNI qui seraient concernés par l'introduction de cette nouvelle définition et de déterminer dans quelle mesure ces articles seraient effectivement de lecture plus aisée. Il a décidé de poursuivre l'examen de cette proposition dès que le secrétariat aura communiqué ces renseignements;

b) Le Groupe n'a pas retenu la proposition visant à placer le paragraphe 3 de l'article 1.08 après le paragraphe 1, estimant que le paragraphe 3 concernait également le paragraphe 2 et étant donné que la Résolution n° 61 renfermait également des dispositions sur les effectifs;

c) Le Groupe a examiné la proposition visant à inclure dans le paragraphe 5 de l'article 1.10 la possibilité de disposer d'un document sur papier, éventuellement plastifié, au lieu de la plaque métallique et d'inclure un renvoi au numéro européen unique d'identification du bateau. Il a rappelé qu'en octobre 2011, le SC.3 avait approuvé la proposition visant à autoriser la possibilité d'une plaque en matière plastique et avait décidé de remplacer l'expression «numéro officiel» par «numéro européen unique d'identification du bateau». Le Groupe a demandé à la Belgique d'expliquer, de façon détaillée, pourquoi elle souhaite que soit autorisé un document sur papier, qui ne résisterait pas aussi bien aux intempéries qu'une plaque en métal ou en matière plastique et qui échapperait plus facilement au contrôle des autorités locales;

d) Le Groupe a fait sienne la proposition visant à ajouter à l'article 3.01 un paragraphe 4, dans lequel il serait énoncé que pendant le passage par une ouverture de pont fixe, de pont fermé ou de barrage, ou pendant le passage aux écluses, les bateaux peuvent porter les feux de mâât à une hauteur réduite, de sorte que ce passage puisse s'effectuer sans difficulté. Le Groupe a noté que l'introduction de ce nouveau paragraphe éviterait de le répéter dans les articles suivants du chapitre 3 et que cette démarche était appliquée dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin. Il a demandé au secrétariat d'élaborer une proposition relative à l'article 3.01 et aux autres articles concernés en vue de la quarante et unième session du SC.3/WP.3;

e) Faute de traduction en anglais, le Groupe n'a pas été en mesure d'examiner la proposition visant à modifier le paragraphe 4 de l'article 3.04;

f) Le Groupe n'a pas retenu la proposition visant à ajouter à l'article 3.14 un nouveau paragraphe 9, dans lequel serait décrite la position des feux et des cônes, car ces renseignements figurent déjà dans les parties pertinentes de cet article;

g) Le Groupe a fait sienne la proposition visant à préciser, au paragraphe 3 de l'article 3.20, qu'il n'est pas nécessaire que les canots de service portent un feu à une hauteur de 3 mètres. Le Groupe a proposé d'ajouter la nouvelle phrase suivante au paragraphe 3: «Les canots de service ne sont pas tenus de porter de marques»;

h) Le Groupe n'a pas retenu la proposition visant à déplacer le paragraphe 2 de l'article 3.25 et à l'insérer dans l'alinéa *a* du paragraphe 3.25.1, car la lisibilité du texte ne s'en trouverait pas améliorée;

i) Le Groupe n'a pas retenu la proposition visant à supprimer le paragraphe 3 de l'article 3.26, notant qu'il importait de préciser, dans le cas des matériels flottants, que les câbles devraient aussi porter un marquage, ce qui n'est spécifié qu'au paragraphe 3;

j) En réponse à la proposition visant à utiliser les nouveaux signaux relatifs à l'interdiction de fumer ou d'utiliser une lumière ou du feu non protégés, mentionnés aux articles 3.31 et 3.32 et dans les croquis 66 et 67 de l'annexe 3, le Groupe a rappelé que la possibilité d'utiliser ces nouveaux signaux avait été approuvée par le SC.3 à sa cinquante-quatrième session.

10. Le Groupe a décidé d'examiner les autres propositions de la Belgique à sa prochaine réunion et, notant qu'il était difficile d'examiner ces propositions d'amendements en l'absence de leur auteur, a instamment prié la Belgique de participer à sa prochaine réunion.

V. Questions diverses

11. Aucune question n'a été examinée au titre de ce point de l'ordre du jour.

VI. Prochaine réunion

12. Le Groupe d'experts du CEVNI a arrêté, à titre provisoire, les dates suivantes pour ses réunions:

19 juin 2012	Dix-septième réunion du Groupe d'experts du CEVNI
9 octobre 2012	Dix-huitième réunion du Groupe d'experts du CEVNI.
