



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2003/13  
25 mars 2003

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

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

(Vingt-sixième session, 3-5 juin 2003,  
point 3 de l'ordre du jour)

**MISE À JOUR DU CODE EUROPÉEN DES VOIES  
DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CEVNI)**

Communications des Gouvernements biélorussien et bulgare  
et de la Commission du Danube

Note: Le secrétariat reproduit ci-dessous les propositions des délégations susmentionnées concernant les modifications qui pourraient être apportées au texte du CEVNI, publié sous la cote TRANS/SC.3/115/Rev.2, ainsi qu'au projet d'articles déjà modifiés à titre provisoire, dont le texte figure dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 et Add.1.

## **BÉLARUS**

### Article 1.01, alinéa t.1

1. Il conviendrait de préciser le sens des termes «feu scintillant rapide»<sup>1</sup>, proposés par les Pays-Bas dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, et d'en arrêter une définition uniformisée tenant compte de celle donnée pour les termes «feu scintillant» à l'alinéa t.1. de l'article 1.01 du CEVNI, aux fins d'indiquer les différentes fréquences de scintillement.
2. L'article 1.01 devrait être complété par une définition des termes «feu scintillant» ainsi libellée: **«Le terme “feu scintillant” désigne un feu rythmé de 25 à 30 périodes de lumière par minute».**
3. Au sujet de ce qui précède, il convient de souligner que les bateaux rapides ne sont autorisés à circuler sur le réseau de voies navigables de la République du Bélarus que lorsqu'il fait jour.

### Article 1.02, paragraphe 7

4. Le texte du paragraphe 7 de l'article 1.02, qui figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21, devrait être modifié pour se lire comme suit:

**«7. Si un bateau ou un matériel flottant en stationnement n'a pas de conducteur, l'observation des prescriptions du présent règlement incombe:**

- a) **À l'exploitant et au propriétaire de ce bateau ou matériel,**
- b) **À la personne chargée de la garde ou de la surveillance en vertu de l'article 7.08.».**

### Article 1.07, paragraphe 2

5. Vu la difficulté d'installer et d'utiliser des périscopes à réflecteur plat pour voir la zone située à l'arrière du bateau, et eu égard au fait que les radars modernes permettent d'observer cette zone depuis la timonerie, il conviendrait de modifier la fin du paragraphe 2 de l'article 1.07, dont le texte figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, comme suit:  
**«... cette insuffisance de visibilité peut être compensée par l'utilisation du radar».**

---

<sup>1</sup> Note du secrétariat: Il semble qu'une erreur se soit glissée dans les traductions de la proposition des Pays-Bas figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14. Compte tenu des définitions déjà données à l'annexe 8, le terme «**feu scintillant rapide**» devrait probablement être rendu en anglais par «**quick scintillating light**» et en russe par «**otchen' tchasty probleskovy ogon'**».

Pour rendre correctement, dans le texte russe du CEVNI, la définition du «feu scintillant» donnée à l'alinéa t de l'article 1.01, le secrétariat propose de remplacer les termes «pobleskovy ogon'», utilisés à tort dans les articles 3.27 et 3.28 et dans l'alinéa c de l'article 5.1 de l'annexe 3 du Code, par les termes «tchasty pobleskovy ogon'».

Article 1.09

6. Le texte proposé par la Fédération de Russie pour les paragraphes 1 à 3 de l'article 1.09 peut être adopté tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/16.

7. Dans le texte russe du paragraphe 4 de l'article 1.09, figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, au lieu du terme «svidetel'stvo», proposé en faisant référence au paragraphe 1 b) de l'article 4.05 du même document, il conviendrait de reprendre le terme effectivement employé dans ce dernier paragraphe, à savoir «**oudostoverenie**».

Article 3.32, paragraphe 1, alinéa b

8. Le deuxième paragraphe de l'alinéa b du paragraphe 1 de l'article 3.32, dont le texte figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21, devrait être libellé comme suit:

**«des panneaux blancs, bordés de rouge, ayant la forme d'un disque et portant l'image d'une cigarette dégageant de la fumée et barrée d'une diagonale rouge.»**

Article 6.28, paragraphe 11

9. Le nouveau paragraphe 11 de l'article 6.28, dont le texte figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, devrait être libellé comme suit:

**«11. À l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent se déplacer à une vitesse permettant d'éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux ou engins flottants et tout danger pour les personnes à bord.»**

Article 6.33, paragraphe 1

10. Le paragraphe 1 de l'article 6.33 proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1 devrait être libellé comme suit:

**«1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement faire route vers le poste d'amarrage sûr le plus proche. Durant le voyage jusqu'à cet endroit, ils doivent observer les mesures particulières de prudence prévues dans le présent règlement.»**

Annexe 6

11. Dans la partie du croquis 66 présenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 la cigarette dégageant de la fumée doit être barrée par la diagonale rouge, au lieu d'être placée au-dessus.

## **BULGARIE**

### Article 1.01

12. À propos des termes «feu scintillant rapide», proposés par les Pays-Bas dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, la Bulgarie considère qu'il faudrait rendre ce type de signalisation obligatoire à bord des bateaux rapides.

13. Dans le texte russe, le terme «mertsayouchtchy» devrait être remplacé par le terme «**probleskovy**»<sup>2</sup>, qui qualifie mieux ce type de signalisation. Les signaux correspondants devant être visibles d'aussi loin que possible, la lumière qu'ils émettent doit être «**éclatante**».

14. La fréquence du scintillement devrait être établie en prenant l'avis des experts, car il semble a priori impossible de faire la différence entre un feu rythmé de 100 à 120 périodes de lumière par minute et une lumière jaune constante. Aussi les autorités bulgares compétentes seraient-elles d'avis de diminuer la fréquence du scintillement.

15. Elles considèrent également que, lorsqu'il examinera la question de la signalisation lumineuse à bord des bateaux rapides, le Groupe de travail devrait aussi réfléchir à la question de la circulation de ces bateaux dans des conditions de visibilité réduite et dans l'obscurité.

16. Étant donné que les bateaux rapides faisant route doivent obligatoirement utiliser leur radar, ainsi qu'il est prévu dans le projet d'alinéa *c* du paragraphe 3 de l'article 4.05 présenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, et qu'il ne leur est pas interdit de se déplacer lorsque la visibilité est réduite, la question se pose de savoir si ces bateaux ne devraient pas être tenus de signaler de façon appropriée leurs déplacements. Dans des conditions de visibilité réduite, la signalisation lumineuse n'est pas utile à une distance permettant encore de prendre des mesures de sécurité. Pour cette raison, les données concernant les déplacements de bateaux rapides qui apparaissent sur l'écran radar pourraient être complétées en communiquant par radiotéléphone les paramètres de navigation de ces bateaux.

### Article 1.08, paragraphe 2

17. Les autorités bulgares compétentes appuient la proposition de la Commission du Danube tendant à corriger le libellé du paragraphe 2 de l'article 1.08 (voir TRANS/SC.3/WP.3/2002/15). Elles considèrent, à la lumière de l'article 1.02 sur la responsabilité du conducteur du convoi, que la responsabilité de prévoir un équipage suffisant pour l'ensemble du convoi incombe au conducteur du bateau qui est également le conducteur du convoi.

### Article 1.09

18. Les autorités bulgares compétentes n'adhèrent pas à la proposition de la Fédération de Russie tendant à modifier complètement la nature de l'article 1.09 (voir TRANS/SC.3/WP.3/2002/16). Le texte proposé comporte indéniablement des passages intéressants, pour ce qui est d'améliorer la sécurité de la navigation, mais il n'aide pas à préciser les termes et définitions qui posent déjà problème aux articles 1.02 et 1.09.

---

<sup>2</sup> Note du secrétariat: Dans le texte russe de l'alinéa *t* du paragraphe 1.01 du CEVNI, le terme «mertsayouchtchy» a déjà été remplacé par les termes «**tchasty probleskovy**».

19. Le libellé actuel de l'article 1.09, y compris le nouveau paragraphe 4 relatif à la tenue de la barre à bord des bateaux rapides, est plus conforme aux autres dispositions du CEVNI concernant les responsabilités et obligations du conducteur.

20. Il est vrai que, en bulgare comme en russe, les termes proposés pour décrire les personnes qui participent à la conduite du bateau n'offrent guère la possibilité de formuler des définitions claires.

21. D'une part, la barre doit être tenue par une personne qui, comme le prévoit l'article 1.02, possède «**l'aptitude nécessaire à cet effet**» et, conformément au paragraphe 4, «**est responsable de l'observation des dispositions du présent Règlement sur son bateau**». En bulgare, le terme employé pour désigner cette personne est «**voditel**», dans le texte russe «**soudovoditel**», dans le texte français «**conducteur**» et dans le texte anglais «**boatmaster**».

22. D'autre part, la conduite physique du bateau au moyen de la barre ou d'un autre instrument est assurée par une personne qui peut être le conducteur ou une «**autre personne possédant la qualification correspondante**». Cette personne, désignée habituellement, si elle n'est pas le «conducteur», par les termes «roulevoï» dans le texte russe, «homme de barre» dans le texte français et «helmsman» dans le texte anglais, n'est pas responsable de l'observation des dispositions du Règlement, mais seulement des obligations propres à sa fonction. En l'occurrence, l'homme de barre exécute les ordres du responsable de la veille, c'est-à-dire le conducteur. Pour que toutes les conditions nécessaires à la bonne conduite d'un bateau faisant route soient respectées, le «conducteur» responsable de la veille, au sens de l'article 1.02, ne peut pas quitter la barre et confier la responsabilité de la veille à une autre personne, quelle qu'elle soit. Une telle absence ne peut pas être justifiée par la nécessité de se reposer ou de se livrer à une autre activité incompatible avec la responsabilité de tenir la barre.

23. De la même façon, le paragraphe 2 de l'article 6.32 prévoit qu'une personne bien au courant des méthodes de navigation au radar se trouve en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de ces méthodes. Toutefois, les fonctions de ces personnes concernant la conduite physique du bateau et leurs obligations relatives au respect et à la mise en œuvre des dispositions des règlements ne sont pas clairement précisées. Il est logique de considérer que, de façon générale, la personne la plus qualifiée est responsable de la conduite du bateau dans les conditions de navigation énoncées à l'article 6.32, car c'est à elle qu'il incombe de prendre des décisions et d'en assumer la responsabilité.

#### Poursuite des travaux concernant la mise à jour du CEVNI

24. Les autorités bulgares compétentes estiment que les travaux de mise à jour du CEVNI sur la base des propositions formulées par l'Ukraine dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2001/18 et TRANS/SC.3/WP.3/2000/15 doivent se poursuivre en tenant compte des avis des autres pays.

25. La partie bulgare ne s'opposerait pas à l'inclusion dans le CEVNI de dispositions énonçant les règles générales de navigation sur les lacs et les retenues d'eau. Elle considère toutefois qu'il faut commencer par préciser le sens des termes «voies de navigation de grande largeur», «lacs» et «retenues» avant d'essayer, sur la base des définitions adoptées à cette occasion, de formuler des règles particulières.

## COMMISSION DU DANUBE

### Article 1.01

26. Une réunion d'experts pour les questions techniques s'est tenue à la Commission du Danube du 2 au 6 décembre 2002. Au cours de l'examen des dispositions qui concerneraient les bateaux rapides, la recommandation ci-après a été adressée au secrétariat: *«Compte tenu des résultats obtenus à Genève, et conjointement avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), le secrétariat devrait préparer un projet de prescriptions communes relatives aux bateaux rapides sur le Danube et le diffuser aux pays membres, pour avis et propositions.»*.

27. Cette question a été inscrite dans le projet de plan de travail pour 2003-2004, dont la Commission du Danube sera saisie à sa soixante et unième session. Le secrétariat de la Commission envisage de proposer à celui de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR) d'établir conjointement le projet susvisé pour le Danube. La Commission accorde la plus grande importance à la collaboration sur ces questions avec la CCNR et espère que les décisions que le Groupe de travail SC.3/WP.3 prendra à sa vingt-sixième session permettront de véritablement mettre en route l'élaboration de prescriptions unifiées pour les deux commissions.

28. Un échange de vues a montré que le principal point d'achoppement concerne la définition de la signalisation à bord des bateaux rapides, à savoir la fréquence du scintillement et l'intensité de la lumière. Les États membres de la Commission du Danube n'ont pas encore formulé de proposition précise à ce sujet. Les experts espèrent que cette question sera réglée à la vingt-sixième session du Groupe de travail. Pour ce faire, il serait probablement utile de définir plus précisément le signal B-10 (annexe 7 du CEVNI). La Commission souhaite également renouveler toutes les propositions déjà reçues par son secrétariat sur cette question.

### Article 1.08, paragraphe 2

29. À la réunion des experts pour les questions de navigation (février 2002), il a été décidé de modifier le paragraphe 2 de l'article 1.08 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND). Compte tenu des particularités et des conditions de la navigation sur le Danube, les experts ont considéré que la version existante de ce paragraphe n'était pas suffisamment concrète, car elle concernait davantage les convois remorqués et poussés que les formations à couple qui sont largement utilisées sur le Danube. Un nouvel énoncé a été approuvé et adopté, puis transmis au Groupe de travail SC.3/WP.3 pour examen dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/15. Il se lit comme suit:

*«Tous les bateaux, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Toutefois, les bateaux non motorisés d'une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont pas tenus d'avoir un équipage si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou les maintenant arrêtés de manière sûre, est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.»*

30. En ce qui concerne les modifications qui pourraient être apportées à l'article 1.09, la Commission du Danube souscrit à l'avis exprimé au paragraphe 10 du document TRANS/SC.3/WP.3/2002/15. Une discussion sur le projet de paragraphe 4 de l'article 1.09 est de toute façon nécessaire, puisqu'il faut examiner les propositions et avis de pays comme la Fédération de Russie (TRANS/SC.3/WP.3/2002/16, par. 19) et l'Ukraine, qui utilisent depuis de nombreuses années des bateaux rapides sur le Danube et sur leurs propres voies de navigation intérieure. Il importe aussi de tirer parti de l'expérience acquise par des pays comme la Slovaquie, la Hongrie et la Bulgarie, qui exploitent également avec succès ce type de bateau.

31. La proposition soumise par l'Ukraine pendant la réunion des experts de la Commission du Danube pour les questions techniques mérite d'être examinée. Les autorités compétentes de ce pays considèrent que les bateaux rapides devraient utiliser leur radar uniquement dans les conditions de visibilité réduite. Le conducteur pourrait ainsi, quand la visibilité est bonne, ne pas allumer le radar ou le maintenir en veille, ce qui permettrait de réduire les effets nocifs des rayons radar sur l'équipage.

Poursuite des travaux concernant la mise à jour du CEVNI

32. Le secrétariat de la Commission du Danube s'associe à la position du Groupe de travail figurant dans le rapport sur la vingt-quatrième session (TRANS/SC.3/WP.3/48, par. 26).

-----