



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/2
3 décembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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

Trente-quatrième session

Genève, 11-13 février 2009

Point 3 c) i) de l'ordre du jour provisoire

CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CEVNI)

Amendements au CEVNI

Amendements généraux

Proposition présentée par le Président du groupe de travail informel du CEVNI

Note du secrétariat

À sa trente-deuxième session, le SC.3/WP.3 a pris note de la création d'un groupe de travail informel du CEVNI, composé de représentants de l'Autriche, des Pays-Bas, de la Commission du Danube, de la Commission internationale du bassin de la Save et du secrétariat de la CEE (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, par. 8) et chargé d'établir des propositions d'amendements au CEVNI, au Règlement de police pour la navigation du Rhin, aux Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et au Règlement pour la navigation sur la Save, sur la base d'une analyse des différences entre ces quatre documents effectuée par l'Autriche (ECE/TRANS/SC.3/2008/6). Les résultats préliminaires de ces travaux (propositions concernant les chapitres 1 à 3) ont été présentés à la trente-troisième session du SC.3/WP.3, au cours de laquelle il a été décidé d'examiner, à la trente-quatrième session du SC.3/WP.3, toutes les propositions établies par le groupe informel en vue d'une révision substantielle du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, par. 9 et 10).

Le présent document contient les propositions du groupe de travail informel concernant la structure générale du CEVNI ainsi que certains de ses articles. Le Groupe de travail souhaitera sans doute décider s'il y a lieu de recommander au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) d'adopter ces propositions à sa cinquante-troisième session.

AMENDEMENTS GÉNÉRAUX AU CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CEVNI)

I. INTRODUCTION

1. Outre les amendements spécifiques à telle ou telle disposition du CEVNI, qui sont présentés dans d'autres documents, le groupe informel du CEVNI présente, dans le présent document, les propositions suivantes qui portent sur l'ensemble du texte du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3):

- a) Ajouter un nouveau chapitre 9 sur les «Prescriptions régionales et nationales spéciales» et établir un document annuel sur le statut du CEVNI;
 - b) Supprimer la distinction entre la classe I et la classe II dans l'article 6.01;
 - c) Réaménager les définitions dans l'article 1.01;
 - d) Remplacer les annexes 4 et 5 par une référence à la norme EN-14744:2005;
 - e) Donner des éclaircissements sur l'utilisation du terme «fairway» (ne concerne que la version anglaise).
2. On trouvera dans les paragraphes suivants des explications sur ces cinq propositions.

II. NOUVEAU CHAPITRE 9 SUR LES «PRESCRIPTIONS RÉGIONALES ET NATIONALES SPÉCIALES» ET ÉTABLISSEMENT D'UN DOCUMENT ANNUEL SUR LE STATUT DU CEVNI

3. Actuellement les dispositions du CEVNI sont accompagnées de 78 notes de bas de page. Certaines d'entre elles apportent des éclaircissements et des informations sur les dispositions auxquelles elles se rapportent mais la plupart indiquent que les autorités compétentes se réservent le droit de déroger à ces dispositions. Il n'existe actuellement aucun mécanisme de rapport, à l'exception d'un supplément spécial sur quelques pays, qui permette de rassembler les renseignements sur les dérogations au CEVNI figurant dans les réglementations nationales et régionales.

4. Pour faire en sorte que le Code soit appliqué d'une manière harmonisée, le Groupe de travail propose de supprimer, autant que possible, les notes de bas de page se rapportant aux dispositions du CEVNI. Quant aux autorités nationales ou régionales qui considèrent qu'il importe de pouvoir se réserver le droit d'adopter une règle différente, cette possibilité leur restera ouverte grâce à l'introduction, dans un chapitre séparé sur les prescriptions régionales et nationales spéciales, d'une disposition spéciale qui énumérera tous les articles pour lesquels des dérogations sont autorisées. Il est proposé de placer ce chapitre après le dernier chapitre

concernant les questions purement nautiques (chap. 8). Ce projet de nouveau chapitre, qui portera le numéro 9, fait l'objet de l'annexe I du présent document.

5. Pour mettre en place un mécanisme de rapport satisfaisant, le Groupe de travail propose aussi d'établir et d'actualiser chaque année un document sur le statut du CEVNI, où figureraient des renseignements sur les dérogations nationales et régionales aux articles énumérés dans le chapitre 9. On trouvera dans l'annexe II du présent document un projet de document sur le statut du CEVNI.

6. En conséquence, l'actuel chapitre 9 («Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux») deviendra le chapitre 10. Le supplément contenant les prescriptions spécifiques des réglementations nationales du Bélarus, du Kazakhstan, de la République de Moldova, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine qui présentent pour le moment des différences avec les dispositions correspondantes du CEVNI, sera inséré dans le nouveau chapitre 9.

III. SUPPRESSION DE LA DISTINCTION ENTRE LA CATÉGORIE I ET LA CATÉGORIE II DANS L'ARTICLE 6.01

7. L'article 6.01 classe les voies navigables en deux catégories: la catégorie I et la catégorie II. Les règles de route ne sont pas les mêmes pour ces deux catégories, d'où la structure complexe du chapitre 6. Or, seule la catégorie I revêt de l'importance pour les voies navigables internationales. C'est pourquoi le Groupe de travail recommande au SC.3/WP.3 de réexaminer la nécessité de maintenir cette distinction dans le CEVNI.

IV. RÉAMÉNAGEMENT DES DÉFINITIONS DANS L'ARTICLE 1.01

8. Actuellement l'article 1.01 contient 32 définitions de termes ou d'expression utilisés dans le CEVNI. Dans une certaine mesure, ces définitions ne sont pas suffisamment regroupées par thème (différents types de bâtiments, différents types de signaux, etc.). C'est pourquoi le Groupe de travail propose de classer ces définitions par thème comme c'est le cas dans la résolution n° 61 sur les «recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (ECE/TRANS/SC.3/172). On trouvera dans l'annexe III du présent document un projet de nouvelle structure pour cet article.

V. REMPLACER LES ANNEXES 4 ET 5 PAR UNE RÉFÉRENCE À LA NORME EN-14744:2005

9. À sa cinquante et unième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a approuvé les amendements à l'article 1.01 et à l'annexe 5 («Intensité et portée des feux de signalisation des bateaux») du CEVNI visant à aligner le CEVNI sur une norme nouvellement adoptée (EN-14744:2005) relative aux feux de signalisation des bateaux de navigation intérieure et des navires de mer (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 21). Toutefois, un tel travail n'a pas été effectué en ce qui concerne l'annexe 4 («Les feux et la couleur des feux de signalisation sur les bateaux»). En outre, dans les dispositions pertinentes de leur réglementation, les commissions fluviales renvoient directement à la norme EN-14744:2005. C'est pourquoi le Groupe de travail propose d'inclure une référence à cette norme dans les alinéas *r* et *s* de l'article 1.01 et de

supprimer les annexes 4 et 5. Le texte complet de cette norme figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2007/9.

**VI. DONNER DES ÉCLAIRCISSEMENTS SUR L'UTILISATION DU TERME
«FAIRWAY» (NE CONCERNE QUE LA VERSION ANGLAISE)**

10. À l'heure actuelle, dans la version anglaise du CEVNI, les termes «fairway» et «channel» sont interchangeables. Dans un souci de clarté, il est proposé de remplacer le terme «channel» par le terme «fairway» dans toutes les dispositions du CEVNI (cette mesure ne concerne que la version anglaise).

Annexe I

Projet de chapitre 9**«PRESCRIPTIONS RÉGIONALES ET NATIONALES SPÉCIALES»****Article 9.01 – Prescriptions régionales et nationales spéciales**

Les autorités compétentes peuvent adopter des dispositions différentes pour les articles énumérés dans le présent chapitre. Si elles le font, elles doivent notifier ces différences au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

Article 9.02 – Chapitre 1, «GÉNÉRALITÉS»

1. S'agissant de l'article 1.01 d), les autorités compétentes peuvent utiliser l'expression «bateau de petites dimensions» en tant que sous-catégorie de la catégorie «menue embarcation» telle qu'elle est définie à l'article 1.01 d) du CEVNI¹;
2. S'agissant de l'article 1.01 bb), les autorités compétentes peuvent utiliser une définition différente du terme «moto nautique»²;
3. S'agissant de l'article 1.01 cc), les autorités compétentes peuvent indiquer sur le certificat de bateau que le bateau est un bateau rapide;
4. S'agissant de l'article 1.09, les autorités compétentes peuvent prévoir d'autres dispositions en ce qui concerne l'âge pour les menues embarcations³;
5. S'agissant de l'article 1.10, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent exiger que des documents supplémentaires se trouvent à bord du bateau.

Article 9.03 – Chapitre 2, «MARQUES ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU DES BATEAUX; JAUGEAGE»

(sans objet)

Article 9.04 – Chapitre 3, «SIGNALISATION VISUELLE DES BATEAUX»

1. S'agissant de la section II du chapitre 3, les autorités compétentes peuvent décider de ne pas exiger que les bateaux faisant route portent les signaux de jour⁴;

¹ Ancienne note de bas de page 2.

² Ancienne note de bas de page 5.

³ Ancienne note de bas de page 16.

⁴ Ancienne note de bas de page 23.

2. S'agissant de l'article 3.08, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent prescrire d'autres feux de poupe⁵;
3. S'agissant de l'article 3.10, paragraphe 1, les autorités compétentes peuvent:
 - a) Prescrire l'utilisation de feux clairs sur les cours d'eau de faible largeur⁶;
 - b) Permettre que le pousseur porte les feux de mât et les feux de côté⁷;
4. S'agissant de l'article 3.14, paragraphe 1,
 - a) Les autorités compétentes peuvent autoriser pour les navires de mer, lorsqu'ils sont utilisés à titre temporaire seulement dans les zones de navigation intérieure, l'utilisation des signaux de nuit et de jour prescrits dans les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires adoptées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (de nuit, un feu rouge fixe omnidirectionnel, et de jour, le pavillon «B» du Code international de signaux) au lieu des signaux prescrits aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article⁸;
 - b) Les autorités compétentes peuvent prescrire des feux rouges au lieu de feux bleus⁹;
5. S'agissant de l'article 3.16, les autorités compétentes peuvent prescrire une autre signalisation¹⁰;
6. S'agissant de l'article 3.27, les autorités compétentes peuvent prescrire un feu jaune scintillant au lieu d'un feu bleu pour les bateaux des services d'incendie et les bateaux de sauvetage.

⁵ Ancienne note de bas de page 25.

⁶ Ancienne note de bas de page 28.

⁷ Ancienne note de bas de page 30.

⁸ Ancienne note de bas de page 36.

⁹ Ancienne note de bas de page 37.

¹⁰ Ancienne note de bas de page 39.

Article 9.05 – Chapitre 4, «SIGNALISATION SONORE DES BATEAUX – RADIOTÉLÉPHONIE¹¹»

(sans objet)

Article 9.06 – Chapitre 5, «SIGNALISATION ET BALISAGE DE LA VOIE NAVIGABLE»

(sans objet)

Article 9.07 – Chapitre 6, «RÈGLES DE ROUTE»

1. S'agissant de l'article 6.32, les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription relative à l'émission du signal sonore tritonal ou ne l'appliquer que sur certaines voies navigables¹²;
2. S'agissant de l'article 6.33, les autorités compétentes peuvent prescrire qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre deux sons prolongés¹³.

Article 9.08 – Chapitre 7, «RÈGLES DE STATIONNEMENT»

(sans objet)

Article 9.09 – Chapitre 8, «TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES¹⁴»

(sans objet)

Article 9.10 – Chapitre 10, «PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS SURVENANT À BORD DES BATEAUX»

1. S'agissant de l'article 9.04, les autorités compétentes peuvent, sous certaines conditions, admettre des dérogations à l'interdiction de brûler des déchets sur leurs voies d'eau nationales¹⁵;

¹¹ Il est actuellement proposé de modifier le titre du chapitre 4 comme suit: «SIGNAUX SONORES DES BÂTIMENTS; RADIOTÉLÉPHONIE; APPAREILS DE NAVIGATION».

¹² Ancienne note de bas de page 70.

¹³ Ancienne note de bas de page 71.

¹⁴ Il est actuellement proposé de modifier le titre du chapitre 8 comme suit: «SIGNALISATION ET OBLIGATION DE NOTIFICATION».

¹⁵ Ancienne note de bas de page 77.

2. S'agissant de l'article 9.05, les autorités compétentes peuvent prescrire sur leurs voies d'eau nationales la tenue d'un registre de prévention de la pollution (carnet de contrôle des huiles usagées) à d'autres bateaux, installations flottantes et engins flottants¹⁶.

¹⁶ Ancienne note de bas de page 78.

Annexe II

PROJET DE DOCUMENT SUR LE STATUT DU CEVNI

Note: Ce document contiendra un tableau où figureront des renseignements sur les modalités d'application des dispositions du CEVNI, comme indiqué au chapitre 9 du CEVNI lui sur les «Prescriptions nationales et régionales spéciales».

Dispositions du CEVNI	Prescriptions nationales et régionales spéciales
Article 1.01 d)	<p>Conformément au paragraphe 1 de l'article 9.02 du CEVNI, les pays ci-après utilisent la sous-catégorie «embarcation de petites dimensions» pour désigner tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 7 m y compris les bateaux à rames quelle que soit leur longueur:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Bélarus; b) Kazakhstan; c) République de Moldova; d) Fédération de Russie; et e) Ukraine.
Article 1.01 dd)	<p>Conformément au paragraphe 2 de l'article 9.02, les pays ci-après utilisent une définition différente de l'expression «moto nautique»:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Autriche: une moto nautique est définie comme étant un matériel flottant et non pas une menue embarcation.
Article 1.01 cc)	<p>Conformément au paragraphe 3 de l'article 9.02, les pays ci-après font figurer la mention «bateau rapide» sur le certificat de bateau</p> <ul style="list-style-type: none"> a)
Article 1.09	<p>Conformément au paragraphe 4 de l'article 9.02, les pays ci-après prévoient des dispositions différentes en ce qui concerne l'âge pour les menues embarcations:</p> <ul style="list-style-type: none"> a)
Article 1.11, par. 1	<p>Conformément au paragraphe 5 de l'article 9.02, les pays ci-après exigent que des documents supplémentaires se trouvent à bord du bateau:</p> <ul style="list-style-type: none"> a)

Annexe III

Projet de nouvel article 1.01 – Signification de quelques termes

Dans le présent règlement, les définitions suivantes sont utilisées:

A. Types de bateau

- 1) Le terme «bateau» désigne les bateaux de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer;
- 2) Le terme «bateau motorisé» désigne tout bateau utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion à l'exception des bateaux dont le moteur n'est employé que pour effectuer de petits déplacements (dans les ports ou aux lieux de chargement et de déchargement) ou pour augmenter leur manœuvrabilité lorsqu'ils sont remorqués ou poussés;
- 3) Le terme «menue embarcation» désigne tout bateau dont la longueur de la coque est inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux qui sont construits ou aménagés pour remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux autres que des menues embarcations, des bacs et des bateaux qui sont autorisés au transport de plus de 12 passagers;
- 4) Le terme «engin flottant» désigne des constructions flottantes portant des installations mécaniques et destinées à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (dragues, élévateurs, bigues, grues, etc.);
- 5) Le terme «bac» désigne tous les bateaux qui assurent un service de traversée de la voie navigable et qui sont classés comme bacs par les autorités compétentes;
- 6) L'expression «bateau rapide» désigne un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau dormante lorsque ceci figure dans son certificat de visite;
- 7) Le terme «barge de poussage» désigne tout bateau construit ou spécialement aménagé pour être poussé;
- 8) Le terme «barge de navire» désigne une barge de poussage construite pour être transportée à bord de bateaux de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure;
- 9) Le terme «bateau à voile» désigne tout bateau naviguant à la voile seulement; un bateau naviguant à la voile et utilisant en même temps ses propres moyens mécaniques de propulsion doit être considéré comme un bateau motorisé;
- 10) Le terme «moto nautique» désigne toute menue embarcation utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion, à même de transporter une ou plusieurs personnes, construite ou conçue pour skier sur l'eau ou exécuter des figures, par exemple «waterbobs», «waterscooters», «jetbikes», «jetski» et autres embarcations analogues;

B. Convois

- 1) Le terme «convoi» désigne: un convoi remorqué, un convoi poussé ou une formation à couple;
- 2) Le terme «convoi remorqué» désigne tout groupement composé d'un ou plusieurs bateaux, installations flottantes ou matériels flottants et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés; ces derniers font partie du convoi et sont appelés remorqueurs;
- 3) Le terme «convoi poussé» désigne un ensemble rigide composé de bateaux dont un au moins est placé en avant du bateau motorisé qui assure la propulsion du convoi et qui est appelé pousseur;
- 4) Le terme «formation à couple» désigne un ensemble composé de bateaux accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation;

C. Signaux lumineux et signaux sonores

- 1) Les termes: «feu blanc», «feu rouge», «feu vert», «feu jaune» et «feu bleu» désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions de l'annexe 4 du présent Règlement;
- 2) Les termes: «feu puissant», «feu clair» et «feu ordinaire» désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions de l'annexe 5 du présent Règlement;
- 3) Les expressions «feu scintillant» et «feu scintillant rapide» désignent des feux rythmés de 50 à 60 et de 100 à 120 périodes de lumière par minute;
- 4) Le terme «son bref» désigne un son d'une durée d'environ une seconde, le terme «son prolongé» désigne un son d'une durée d'environ quatre secondes, l'intervalle entre deux sons consécutifs étant d'environ une seconde;
- 5) Le terme «série de sons très brefs» désigne une série d'au moins six sons d'une durée de un quart de seconde environ chacun, séparés par des pauses d'une durée de un quart de seconde environ;
- 6) Le terme «signal tritonal» désigne un signal répété trois fois, constitué de trois sons de hauteur différente, sans intervalle entre eux, durant au total environ deux secondes. La fréquence des sons émis doit être comprise entre 165 et 297 hertz et il doit y avoir un écart d'au moins deux tons entiers entre le son le plus élevé et le son le plus bas. Chaque série de trois sons doit commencer par la note la plus basse et se terminer par la note la plus haute;

D. Autres termes

- 1) Le terme «installation flottante» désigne toute installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bains, docks, embarcadère, hangar pour bateaux;

- 2) Le terme «matériel flottant» désigne les radeaux ainsi que toute construction, tout assemblage ou tout objet apte à naviguer, autre qu'un bateau ou une installation flottante;
- 3) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante est en «stationnement» lorsqu'il est, directement ou indirectement, à l'ancre ou amarré à la rive;
- 4) Un bateau, un matériel flottant ou une installation flottante «fait route» ou est «en cours de route» lorsqu'il n'est directement ou indirectement ni à l'ancre ni amarré à la rive et qu'il n'est pas échoué. Pour de tels bateaux, matériels flottants ou installations flottantes faisant route, le terme «s'arrêter» s'entend par rapport à la terre;
- 5) Le terme «bateau en train de pêcher» désigne tout bateau qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas à un bateau qui pêche avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas sa capacité de manœuvre;
- x) Le terme «nuit» désigne la période comprise entre le coucher et le lever du soleil;
- 6) Le terme «jour» désigne la période comprise entre le lever et le coucher du soleil;
- 7) «État de fatigue» état consécutif à un repos insuffisant ou à une maladie et se manifestant par des écarts par rapport à la norme dans le comportement ou la vitesse de réaction;
- 8) «État d'ivresse» état résultant de la consommation d'alcool, de narcotiques, de médicaments ou d'autres produits semblables et déterminé par les résultats d'analyses en laboratoire ou par des indices cliniques conformément à la pratique et à la législation nationales;
- 9) Le terme «visibilité réduite» désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse ou d'autres raisons;
- 10) Le terme «vitesse de sécurité» désigne la vitesse à laquelle un bateau ou un convoi peut naviguer en toute sécurité, entreprendre des manœuvres ou s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions du moment.
