



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixante et unième session**

Genève, 4-6 octobre 2017

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Unification des prescriptions techniques****et de sécurité en navigation intérieure :****Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)****(résolution n° 24, révision 5)****Résultats de la vingt-cinquième réunion du Groupe d'experts informel du CEVNI et amendements au Code européen des voies de navigation intérieure****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est présenté au titre du module 5 : Transport par voie navigable, conformément au paragraphe 5.1 du programme de travail 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session le 26 février 2016.
2. Il est rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé à sa soixantième session de tenir la prochaine réunion du Groupe d'experts informel du CEVNI (ci-après le Groupe d'experts du CEVNI) en 2017, immédiatement avant ou après la cinquantième ou cinquante et unième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/203, par. 54). En application de cette décision, la vingt-cinquième réunion du Groupe s'est tenue le 13 juin 2017, juste avant la cinquante et unième session du SC.3/WP3.
3. Les décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI, y compris les propositions d'amendement du CEVNI, sont reproduites dans l'annexe.



## Annexe

### Projet de compte rendu de la vingt-cinquième réunion du Groupe d'experts du CEVNI

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa vingt-cinquième réunion le 13 juin 2017, immédiatement avant la cinquante et unième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), qui a eu lieu du 14 au 16 juin 2017.

2. Ont participé à la réunion M. Alexey Afanassiev (Biélorus), M. Barthold Van Acker (Belgique), M. Evgeny Brodsky (Fédération de Russie), M. Imre Matics (Commission du Danube), M<sup>me</sup> Carol Paddison (Association européenne de navigation de plaisance), M. Matrin Dagan et M<sup>me</sup> Victoria Ivanova (secrétariat de la CEE). Monsieur Bernd Birkhuber (Autriche) et M<sup>me</sup> Natascha Dofferhoff-Heldens (Pays-Bas) n'ont pas pu participer à cette réunion ; toutefois, ils avaient communiqué des observations auparavant.

3. Les représentants de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, ci-après dénommée la CCNR, de la Commission de la Moselle et de la Commission internationale du bassin de la Save, ci-après dénommée Commission de la Save, n'ont pas pu assister à la réunion.

4. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (CEVNI EG/2017/1/Rev.1), établi en tenant dûment compte du document CEVNI EG/2017/2 et donnant une vue d'ensemble des décisions prises aux cinquante-neuvième et soixantième sessions du SC.3 et de la quarante-huitième à la cinquantième session du SC.3/WP.3 concernant les activités du Groupe d'experts du CEVNI :

- I. Mise à jour de la liste des participants
- II. Adoption du compte-rendu de la vingt-quatrième session
- III. Échange général d'informations
- IV. Propositions d'amendements aux articles 4.01, 6.31, 6.35, 7.03 et 7.08

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5/Rev.1

- V. Harmonisation des dispositions du CEVNI et de la SIGNI

*Document(s)* : CEVNI EG/2017/3

VI. Propositions d'amendement concernant les bateaux utilisant le GNL comme combustible

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2015/19 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14

VII. Proposition d'amendement concernant la norme pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14

- VIII. Proposition d'amendement concernant les prescriptions relatives à la vue dégagée

*Documents* : Document informel SC.3/WP.3 n<sup>o</sup> (2015) et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14

IX. Mise à jour du chapitre 9 sur la base du questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales spéciales rempli par les gouvernements

*Documents* : ECE/TRANS/SC.3/2016/7, ECE/TRANS/SC.3/2016/17, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/22 ; et documents informels SC.3/WP.3 n<sup>os</sup> 11 et 13 (2017)

## X. Questions diverses :

- a) Proposition concernant la mise à jour du signal D.1c / D.1d ;

*Document(s)* : CEVNI EG/2017/4

b) Amendements à l'article 7.06, à l'annexe 7, aux articles 1.01, 1.10, 4.05, 4.07 et 12.01 et à l'annexe 12 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, ainsi qu'aux articles 1.01 et 9.05 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle.

*Documents* : CEVNI EG/2017/5 ;  
document informel SC.3/WP.3 n° 15 (2017) (les deux documents sont en français seulement)

## XI. Prochaine réunion.

**I. Mise à jour de la liste des participants**

5. Le Groupe a été informé que M. Imre Matics représenterait la Commission du Danube.

**II. Adoption du compte-rendu de la vingt-quatrième session**

6. Le Groupe a adopté le procès-verbal de sa vingt-quatrième réunion, tenue les 26 et 27 mars 2014 à Genève.

**III. Échange général d'informations**

7. Le Groupe a pris note des informations sur la mise en œuvre du CEVNI 5 par les participants. Monsieur Imre Matics a rendu compte des travaux en cours de la Commission du Danube sur la nouvelle version des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND). Monsieur Barthold Van Acker a informé le Groupe des travaux en cours sur l'harmonisation des réglementations nationales avec le CEVNI. Monsieur Evgeny Brodsky a informé le Groupe des documents actuels appliqués sur les voies de navigation intérieure russes qui présentaient encore des différences par rapport à certaines dispositions du CEVNI.

8. Le Groupe a été informé par le secrétariat que le texte ukrainien du CEVNI 5 était disponible sur le site Web de la CEE.

9. Le Groupe a demandé à la Commission du Danube de soumettre au secrétariat un tableau comparatif des amendements apportés au CEVNI 5 et aux DFND en allemand, une fois qu'il serait prêt, en vue de commencer à travailler à l'élaboration du texte du CEVNI 5 en langue allemande.

**IV. Propositions d'amendements aux articles 4.01, 6.31, 6.35, 7.03 et 7.08 du CEVNI**

10. Le Groupe a étudié la proposition de la Commission de la Save visant à modifier les articles 4.01, 6.31, 6.35, 7.03 et 7.08 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5/Rev.1) et est convenu de ce qui suit :

- a) *Modifier* le paragraphe 1, lettre b) de l'article 4.01, « Généralités » *comme suit* :

1. Lorsque des signaux sonores autres que des coups de cloche sont prévus par les prescriptions du présent Règlement ou d'autres dispositions applicables, ces signaux sonores doivent être émis :

- a) À bord des bateaux motorisés, à l'exception des menues embarcations, à moins qu'elles ne soient équipées d'installations de radar, au moyen d'avertisseurs sonores actionnés mécaniquement, placés suffisamment haut pour que les signaux sonores puissent se propager sans obstacle vers l'avant et, si possible, vers l'arrière aussi ; ces avertisseurs sonores doivent répondre aux prescriptions définies au chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement ;

b) À bord des bateaux non-motorisés et à bord des menues embarcations motorisées dont la machinerie ne comporte pas d'appareil pour l'émission des signaux, au moyen d'une trompe ou d'une corne appropriée ; ces signaux doivent répondre aux prescriptions du chapitre I de l'annexe 6 du présent Règlement ~~sous 1 b) et 2 b)~~.

b) *Modifier* le paragraphe 2 de l'article 6.35, « Ski nautique et activités analogues » *comme suit* :

2. Le conducteur du bateau remorqueur doit être accompagné par une personne chargée ~~du service de la remorque et de la surveillance du~~ **superviser le remorquage**, ainsi que le skieur ~~et/ou les personnes se trouvant sur d'autres équipements nautiques remorqués~~, et apte à assumer **cette fonction** ~~ce rôle~~.

c) *Modifier* les paragraphes 3 et 4 de l'article 7.03, « Ancrage et utilisation de stabilisateurs » *comme suit* :

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

4. Dans le cas où **le paragraphe 1** ~~est article~~ est étendu à l'utilisation de pieux d'ancrage, dans les sections où l'ancrage est interdit en vertu des dispositions du paragraphe 1 a) ~~et b)~~ ci-dessus, les bateaux, matériels flottants et installations flottantes peuvent utiliser des pieux d'ancrage seulement dans les secteurs indiqués par le signal E.6.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce signal est placé.

11. Le Groupe a examiné la proposition de la Fédération de Russie tendant à modifier le paragraphe 2 de l'article 6.31, « Signaux sonores pendant le stationnement » comme indiqué ci-dessous et a décidé d'y revenir à sa prochaine réunion :

2. Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bateau de la formation. Dans un convoi remorqué, les prescriptions s'appliquent au remorqueur ~~et au dernier bateau du convoi~~. **Dans le cas de deux bateaux de remorquage faisant partie d'un convoi, elles s'appliquent à ces deux bateaux et au dernier bateau du convoi.**

12. Le Groupe a décidé de revenir sur la proposition de nouveau paragraphe 4 à l'article 7.08 dans la mesure où, de l'avis du Groupe, il devait faire l'objet d'éclaircissements :

4. **Une garde suffisante mise en place sur un bateau conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 peut être responsable de la surveillance de plusieurs autres bateaux visés par ces paragraphes seulement si les bateaux sont couplés de façon à ce qu'un passage sûr d'un bateau à l'autre soit possible.**



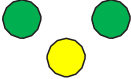
## V. Harmonisation des dispositions du CEVNI et de la SIGNI (CEVNI EG/2017/3)

13. Le Groupe a examiné la proposition d'amendement des annexes 7 et 8 du CEVNI, établie par le secrétariat et résultant des travaux en cours sur la révision de la résolution n° 22, révision 2, relative à la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5/Rev.1). Le Groupe a appuyé l'avis de l'Autriche selon lequel, comme le groupe cible de la SIGNI était les autorités de navigation et non les conducteurs, la signification de la signalisation devrait être définie dans le CEVNI et la SIGNI ne devrait donner d'instructions aux autorités chargées des voies navigables que sur la façon de disposer les signaux définis dans le CEVNI. Le Groupe a également noté l'avis des Pays-Bas selon lequel ajouter de nouveaux signaux au CEVNI ne serait possible que si ceux-ci étaient mentionnés dans des articles du CEVNI.









14. Le Groupe a décidé ce qui suit :

a) Recommander de supprimer les définitions « feu puissant », « feu clair » et « feu ordinaire » du chapitre 1, section III, tout en les maintenant dans la résolution n° 61 et/ou la SIGNI ;

b) Pour l'heure, ne pas introduire dans l'annexe 7 du CEVNI de nouveau signal lumineux fixe provenant de la SIGNI. Il a été recommandé de supprimer les signaux suivants provenant de la SIGNI :

	Deux ou plusieurs feux rouges écartés	« Ne passez pas » (entre les feux) Voir également A.10c.
	Deux feux rouges séparés, un feu jaune entre les deux	« Ne passez pas (entre les feux), à moins d'observer les restrictions en vigueur » (par exemple, pont mobile fermé, etc.). On peut de même combiner un feu jaune avec le signal A.1d.
	Un seul feu jaune entre feux verts	« Passez, mais faites attention au trafic en sens inverse ». Les bateaux peuvent se diriger sur ce feu jaune, qui se trouve au-dessus de la passe navigable.

c) Demander aux États membres s'ils appliquent les signaux suivants et, dans l'affirmative, revenir sur cette question lorsque ces informations seront disponibles ; le secrétariat a été prié d'élaborer un questionnaire à ce sujet :

		Un feu rouge au-dessus d'un feu blanc, un deuxième feu rouge placé à côté du premier	« Présence d'un obstacle. Ne passer que du côté correspondant aux feux rouge et blanc, et sans causer de remous ».
		Deux feux rouge, chacun au-dessus d'un feu blanc	« Présence d'un obstacle. Passer de part et d'autre, mais ne pas créer de remous ».
		Un feu rouge et deux feux verts superposés	« Ne passez que du côté correspondant aux deux feux verts ».
		Deux fois deux feux verts superposés	« Passer d'un côté ou de l'autre ».

15. Le Groupe était d'avis qu'aucune modification ne devrait être apportée aux figures 17 *ter* et 17 *quinquies* de l'annexe 8 du CEVNI et a recommandé de supprimer les figures correspondantes de la SIGNI, car elles n'étaient pas destinées aux autorités en charge des voies navigables.

16. Le Groupe était d'avis que le ballon noir devrait être supprimé du marquage du passage autorisé du côté libre à vitesse réduite (éviter de causer des remous) comme étant en contradiction avec les articles 3.18, 3.20 et 3.34 du CEVNI. Concernant un ballon rouge placé au-dessus d'un ballon blanc pour le même marquage, le Groupe a décidé de demander aux États membres s'ils appliquaient ce marquage et, dans l'affirmative, de revenir sur cette question lorsque cette information serait disponible. Il a été demandé au secrétariat d'ajouter cette question au questionnaire mentionné au paragraphe 14 c) ci-dessus.

17. Le Groupe a décidé d'introduire les amendements suivants à l'annexe 8 du CEVNI :

a) *Ajouter* le texte suivant à la section VI :

Des marques supplémentaires pour les lacs et les voies navigables de grande largeur reprises du système de balisage maritime de l'AISM peuvent être utilisées si nécessaire :

- Balisage des points dangereux, des obstacles et des configurations particulières : marques cardinales, marques de danger isolé, balisage des nouveaux dangers ;
- Marques d'eaux saines ;
- Marques spéciales pour le balisage des zones interdites ou réglementées ;
- Signalisation météorologique sur les lacs.

En outre, les points dangereux, les obstacles et les configurations particulières peuvent être signalés par des moyens électroniques, tels que le système d'identification automatique (AIS).

Si les autorités compétentes estiment que le risque posé à la navigation est particulièrement élevé, l'une au moins des marques devrait être dédoublée. La deuxième marque doit être identique à la première à tous égards.

b) *Ajouter* un nouveau paragraphe 3 à la section VI A, présentant la nouvelle marque de danger :

3. Balisage des nouveaux dangers

L'expression « nouveau danger » désigne les dangers découverts récemment, qui ne figurent pas encore dans les documents nautiques. Il peut s'agir aussi bien d'obstacles naturels, tels que des bancs de sable ou des rochers, que de dangers d'origine anthropique, tels que des épaves.

Couleur : Bandes verticales bleues et jaunes de mêmes dimensions (au minimum 4 bandes et au maximum 8)

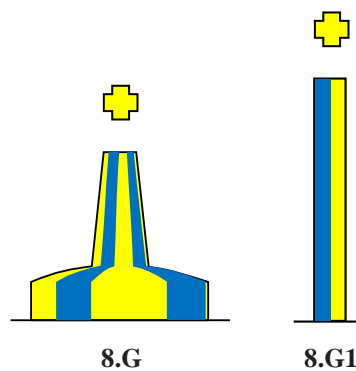
Forme : Charpente ou espar

Voyant (le cas échéant) : Croix jaune verticale ou perpendiculaire

Feu (le cas échéant) :

Couleur : Jaune/bleu en alternance

Rythme : Une seconde de feu bleu et une seconde feu jaune séparées par 0,5 seconde d'obscurité.



(fig 23 bis)

c) *Ajouter* une nouvelle section VI B bis libellée comme suit :

**B BIS MARQUES SPÉCIALES**

Les marques n'ayant pas principalement pour objet d'aider la navigation, mais qui indiquent une zone spéciale ou des caractéristiques visées dans les documents appropriés, tels que les marques de zone de manœuvres militaires, de zone de loisirs.

Couleur : Jaune

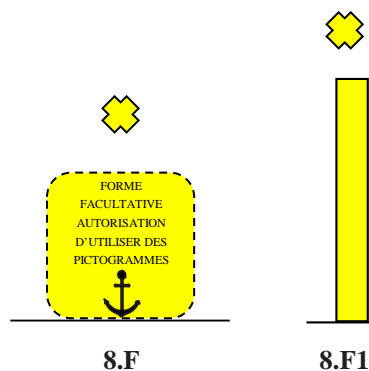
Forme : Facultative, mais non contradictoire avec des marques de navigation.

Voyant (le cas échéant) :

Un seul feu jaune en forme de « X » :

Couleur : Jaune

Rythme : Quelconque, mais différent de ceux décrits en A.2, A.3 et B.



(fig. 24 bis)

## VI. Propositions d'amendement concernant les bateaux utilisant le GNL comme combustible

18. Le Groupe a échangé des vues sur l'introduction de nouvelles dispositions au CEVNI concernant les bateaux utilisant le GNL comme combustible, sur la base des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) présentés par la CCNR dans ses résolutions 2015-I-7 et 2015-II-15 (ECE/TRANS/SC.3/2015/19, annexe I au Protocole 7, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/14). La Commission du Danube était en train de préparer un nouveau projet de chapitre concernant les DFND qui serait examiné à la prochaine session du Groupe de travail de la Commission du Danube sur les questions techniques. Le Groupe a dûment noté que l'Autriche soutenait l'introduction de dispositions concernant le GNL dans le CEVNI, à la suite des propositions de la CCNR. Le Groupe a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine réunion.

## VII. Proposition d'amendement concernant la norme pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL

19. Le Groupe a échangé des vues sur l'introduction d'une nouvelle annexe intitulée « liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL » dans le CEVNI, fondée sur la norme pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) adoptée par la CCNR. Il a été demandé au secrétariat de publier un document de travail à ce sujet dans les trois langues de travail afin de poursuivre la discussion.

## VIII. Proposition d'amendement concernant les prescriptions relatives à la vue dégagée

20. Le Groupe d'experts a ouvert le débat sur l'introduction de nouvelles prescriptions relatives à la vue dégagée dans le CEVNI, sur la base d'amendements au RPNR présentés par la CCNR. Il a été demandé au secrétariat de publier dans les trois langues de travail un document de travail contenant le texte des dispositions introduites par la résolution 2015-II-16 de la CCNR et de revenir sur cette question à sa prochaine réunion.

## IX. Mise à jour du chapitre 9 sur la base du questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales spéciales qui doit être rempli par les gouvernements

21. Le Groupe a pris note des réponses au questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales présentées par l'Autriche, le Bélarus, la Bulgarie, la Fédération de Russie, la Hongrie, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie et la Commission de la Save (ECE/TRANS/SC.3/2016/7, ECE/TRANS/SC.3/2016/17, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/4,

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/11, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/22 et documents informels SC.3/WP.3 n<sup>os</sup> 11 et 13 (2017)). Il a décidé que les réponses reçues jusqu'alors pourraient servir de base pour commencer à travailler à la mise à jour du chapitre 9 intitulé « Prescriptions régionales et nationales spéciales » et a prié le secrétariat d'entamer les travaux sur cette question en vue de l'examiner à sa prochaine réunion.

## X. Questions diverses

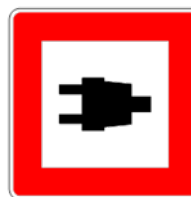
### A. Proposition concernant la mise à jour du signal D.1c / D.1d

22. Le Groupe a rejeté la proposition de modification du signal D.1 figurant dans le document CEVNI EG/2017/4, étant donné que cette disposition a été appliquée dans les États membres et qu'aucune confusion n'a été constatée quant à son utilisation.

### B. Amendements à l'article 7.06, à l'annexe 7, aux articles 1.01, 1.10, 4.05, 4.07 et 12.01 et à l'annexe 12 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, ainsi qu'aux articles 1.01 et 9.05 du Règlement de police pour la navigation de la Moselle

23. Le Groupe a été informé par le secrétariat des amendements récents au RPNR et au RPNM soumis par la CCNR et la Commission de la Moselle (CEVNI EG/2017/5 ; document informel SC.3/WP.3 N<sup>o</sup> 15 (2017)) concernant les mesures suivantes :

- Obligation d'annoncer ;
- Aire de stationnement où les bateaux doivent être raccordés à un poste d'alimentation électrique à terre ;
- Nouveau signal obligatoire :



- Définition de la citerne fixe ;
- Liste des catégories de bateaux et convois ;
- Amendements concernant les communications radiotéléphoniques et autres.

24. Le Groupe a pris note des renseignements communiqués par les Pays-Bas selon lesquels un complément à ce nouvel article sur l'obligation d'utiliser un poste d'alimentation électrique à terre faisait l'objet d'une discussion concernant une exception à l'utilisation d'un poste d'alimentation électrique à terre pour les bateaux équipés d'installations d'alimentation de substitution, telles que des panneaux solaires.

25. Le Groupe a dûment pris note de l'observation formulée par l'Autriche concernant la proposition d'article 12.01 g) et son absence de conformité avec l'ADN et, par conséquent, la nécessité de conserver le texte de l'article 8.02 1) du CEVNI.

26. Le Groupe a demandé au secrétariat d'établir le texte présenté par la CCNR dans les trois langues de travail en vue de commencer à travailler sur les amendements au CEVNI et a invité le secrétariat à tenir des consultations avec la CCNR et la Commission de la Moselle sur cette question en vue d'y revenir à sa prochaine réunion.

## XI. Prochaine réunion

27. Le Groupe d'experts du CEVNI a retenu la date provisoire du 3 octobre 2017 pour sa vingt-sixième réunion, immédiatement avant la soixante et unième session du SC3.