



---

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

Genève, 6-8 novembre 2019

Point 9 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)****Amendements au Code européen des voies de navigation  
intérieure et résultats de la trentième réunion du Groupe  
d'experts du CEVNI****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.2 a) du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session (23 février 2018).
2. À sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a pris note des décisions de la trentième réunion du Groupe d'experts du CEVNI tenue le 18 juin 2019 et a demandé au secrétariat d'établir un rapport détaillé qui servirait de document de travail pour la soixante-troisième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 51).
3. On trouvera, dans l'annexe I du présent document, les propositions d'amendement au CEVNI que le SC.3/WP.3 a approuvées à titre préliminaire en 2019, et, dans l'annexe II, les conclusions de la trentième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, y compris de nouvelles propositions d'amendement au CEVNI. Le SC.3 voudra certainement faire siens, en tant que série 3 d'amendements à la révision 5 du CEVNI, les amendements au CEVNI que le SC.3/WP.3 a approuvés à titre préliminaire en 2019 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 53, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, par. 50), et prendre acte des décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI à sa trentième session, tout en donnant des orientations au SC.3/WP.3.



## Annexe I

### Amendements au CEVNI approuvés à titre préliminaire par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure en 2019

#### A. Article 1.07

1. Paragraphe 2, *ajouter* à la fin le texte suivant :

Si la vision directe vers l'arrière du bateau est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance peut être compensée au moyen d'un dispositif visuel fournissant une image claire et non déformée dans un champ de vision suffisant. Si, en raison du chargement, la visibilité devant la proue du bateau est insuffisante lors du passage des ponts ou des écluses, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation d'un périscope à réflecteur plat, d'une installation radar ou d'un guetteur en contact permanent avec le poste de pilotage.

2. *Ajouter* un nouveau paragraphe 2a, comme suit :

Par dérogation à la première phrase du paragraphe 2 de l'article 1.07, la visibilité directe peut être réduite à 500 mètres devant la proue du bateau en cas d'utilisation d'un radar ou d'un équipement vidéo si :

- a) Ces aides à la navigation garantissent la visibilité sur une longueur de 350 à 500 mètres devant la proue du bateau ;
- b) Les prescriptions énoncées au paragraphe 1 de l'article 6.32 sont respectées ;
- c) Des antennes radar et des caméras sont fixées sur la proue du bateau ;
- d) Les autorités compétentes ont considéré que ces aides à la navigation étaient adaptées.

3. Paragraphe 4, *remplacer* par le texte suivant :

La stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être garantie en tout temps. Le conducteur doit prouver que la stabilité a été vérifiée avant le chargement et le déchargement, ainsi qu'avant le départ.

Les résultats de la vérification de la stabilité et le plan de chargement doivent être conservés à bord et disponibles à tout moment. En outre, les documents relatifs à la stabilité exigés par l'autorité compétente seront conservés à bord.

La stabilité d'un bateau transportant des conteneurs ne doit pas être vérifiée s'il peut être chargé dans sa largeur :

- a) De trois rangées de conteneurs au maximum, et s'il ne comporte qu'une couche de conteneurs à partir du fond de la cale ; ou
- b) De quatre rangées de conteneurs ou davantage et s'il ne comporte pas plus de deux couches de conteneurs à partir du fond de la cale.

#### B. Article 1.15

4. Paragraphe 1, *remplacer* « substances » par « matières ».

#### C. Article 4.07

5. Paragraphe 2, *remplacer* la deuxième phrase par le texte suivant :

Cette prescription ne s'applique pas :

- a) Aux bateaux stationnant dans les aires de stationnement désignées par l'autorité compétente ;
  - b) Si l'autorité compétente a délivré une exemption pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par des infrastructures ;
  - c) Aux bateaux de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.
6. *Ajouter* un nouveau paragraphe 3a, comme suit :
- Sur certaines voies de navigation intérieure pour lesquelles une ENC<sup>1</sup> intérieure officielle est disponible, l'autorité compétente peut exiger que les bateaux équipés d'un appareil AIS intérieur, sauf les bacs, soient en outre équipés d'un système ECDIS intérieur en mode information.
- Les systèmes ECDIS intérieur en mode information, les systèmes comparables de visualisation des cartes électroniques et les cartes électroniques de navigation intérieure doivent être conformes aux prescriptions minimales relatives aux systèmes ECDIS en mode information et aux systèmes comparables de visualisation des cartes lors de l'utilisation de données AIS intérieur à bord.
7. Paragraphe 4
- a) *Remplacer* l'alinéa c) par le texte suivant :
  - c) Type du bateau ou du convoi au sens de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables ;
  - b) Alinéa k), *supprimer* le texte entre parenthèses.
8. Paragraphe 5, alinéa c), *lire* :
- c) Le type de convoi au sens de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables.

#### D. Article 7.06

9. *Renommer* le texte actuel en tant que paragraphe 1 et *ajouter* les nouveaux paragraphes 2 et 3, comme suit :
2. Aux aires de stationnement signalées par le panneau B.12 (annexe 7), tous les bateaux sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le panneau B.12.
3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux bateaux qui, durant le stationnement, utilisent exclusivement une alimentation en énergie qui n'émet ni bruit, ni gaz et particules polluants.

#### E. Article 8.02

10. Paragraphe 1, *remplacer* par le texte suivant :
1. Les conducteurs des bateaux et des convois ci-après doivent, avant d'entrer dans un secteur ou de passer au droit d'un poste de contrôle, d'un centre de régulation ou d'une écluse signalés par l'autorité compétente ou éventuellement par le signal B.11 (annexe 7), lequel peut être complété par un signal supplémentaire portant la mention « Obligation de notification », notifier leur présence sur le canal radiotéléphonique indiqué :

<sup>1</sup> Carte électronique de navigation intérieure.

- a) Les bateaux et les convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN ;
- b) Les bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis dans la section 1.2.1 de l'ADN ;
- c) Les bateaux transportant plus de 20 conteneurs ;
- d) Les bateaux d'une longueur supérieure à 110 mètres ;
- e) Les bateaux à passagers ;
- f) Les navires de mer, à l'exception des bateaux de plaisance ;
- g) Les bateaux ayant un système de propulsion au GNL<sup>2</sup> à bord ;
- h) Les transports spéciaux visés à l'article 1.21 ;
- i) Les autres bateaux et convois, conformément aux prescriptions des autorités compétentes.

11. Au paragraphe 2, *remplacer* les alinéas a) à k) comme suit et renuméroter en conséquence les alinéas restants :

- a) Catégorie de bateau ou de convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bateaux ;
- b) Nom du bateau et, pour les convois, de tous les bateaux du convoi ;
- c) Position, sens de navigation ;
- d) Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel ; pour les navires de mer : numéro OMI ; et, pour les convois, numéros de tous les bateaux du convoi ;
- e) Charge maximum et, pour les convois, charge de tous les bateaux du convoi ; pour les navires de mer : port en lourd ;
- f) Longueur et largeur du bateau et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bateaux du convoi ;
- g) Enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
- h) Itinéraire, avec indication du port de départ et du port de destination ;
- i) Port de chargement ;
- j) Port de déchargement.

## F. Article 10.01

12. *Modifier* le paragraphe 1 comme suit :

- a) Dans la totalité du paragraphe :
  - Dans la version anglaise, *remplacer* « wastes » *par* « waste » ;
  - Dans la version française, *remplacer* « produits par » *par* « survenant lors de » ;
- b) Alinéa a), *lire* :
 

« Déchets produits à bord » : matières ou objets définis aux alinéas b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se débarrasse ou dont il a l'intention ou l'obligation de se débarrasser ;
- c) Alinéa b), *remplacer* « produits par l'exploitation » *par* « résultant de l'exploitation » ;

<sup>2</sup> Gaz naturel liquéfié.

- d) Alinéa c), *remplacer* le texte actuel *par* :
- « Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau » : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets ;
- e) Alinéa k), *remplacer* le texte actuel de la version anglaise *par* :
- “Reception station” means a vessel, a floating establishment for facility on shore approved by the competent authorities for receiving waste generated on board;
- Dans la version française, *remplacer* « agréés » *par* « agréé » ;
- f) *Ajouter* un nouvel alinéa l), comme suit :
- « Poste d'avitaillement » : une installation ou un bateau destiné à l'approvisionnement en carburants liquides pour bateaux.
13. Paragraphe 2, alinéa c) : modification sans objet en français.

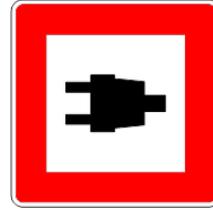
## G. Article 10.08

14. *Renommer* le texte actuel en tant que paragraphe 1 et *ajouter*, à la fin, le texte suivant :
- Lorsqu'il s'agit d'un bateau sans équipage, le transporteur peut conserver l'attestation de déchargement ailleurs qu'à bord dudit bateau.
15. *Ajouter* un nouveau paragraphe 2, comme suit :
- Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux bateaux qui, de par leur type et leur conception, sont utilisables et utilisés pour :
- a) Le transport de conteneurs ;
- b) Le transport de cargaisons mobiles (ro-ro), de marchandises diverses, de cargaisons lourdes et de gros engins ;
- c) La livraison de combustibles, d'eau potable et d'approvisionnements à bord des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure (bateaux avitailleurs) ;
- d) La collecte des déchets huileux et graisseux des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure ;
- e) Le transport de gaz liquéfiés (type G de l'ADN) ;
- f) Le transport de soufre liquide (à 180 °C), de ciment en poudre, de cendres volantes et de cargaisons comparables transportées en vrac ou sous forme pompable, en utilisant un système approprié et spécial pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord ;
- g) Le transport de sable ou de gravier, ou le transport de matériaux de dragage du lieu d'extraction au lieu de déchargement, si le bateau en question a été construit et équipé uniquement pour ce transport, lorsque le bateau en question ne transporte vraiment que les chargements ou cargaisons susmentionnés et si tel était le cas pour sa dernière cargaison.
- Cette disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes par de tels bateaux.

## H. Annexe 7

16. *Ajouter* après le B.11b :

- B.12 Obligation d'utiliser les points de raccordement au réseau électrique à terre (voir art. 7.06, par. 2)



## Annexe II

### Projet de compte rendu de la trentième réunion du Groupe d'experts du CEVNI

Genève, 18 juin 2019

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa trentième réunion le 18 juin 2019, immédiatement après la cinquante-cinquième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), qui s'est tenue du 19 au 21 juin 2019.
2. Ont participé MM. B. Birkhuber et A. Joch (Autriche), M. Z. Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save, ci-après « Commission de la Save »), M<sup>me</sup> C. Paddison (Association européenne de navigation de plaisance) et M<sup>me</sup> V. Ivanova (secrétariat de la CEE).
3. Les représentants de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission de la Moselle ont fait savoir au secrétariat qu'ils ne pourraient pas assister à la réunion.
4. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire (CEVNI EG/2019/9) :
  - I. Adoption du compte-rendu de la session extraordinaire tenue les 7 et 8 février à Strasbourg (France).
  - II. Échange général d'informations.
  - III. Propositions d'amendements aux articles 1.02, 1.07, 1.08, 1.10, 7.01, 9.02 et 10.07 du CEVNI.
  - IV. Propositions de modification des dispositions relatives aux bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié comme carburant, renvois à l'ADN et à l'article 8.02 du CEVNI.
  - V. Propositions d'amendements aux articles 1.10, 1.22, 2.05, 4.06 et 4.07 et à l'annexe 9, sur la base des modifications du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) adoptées en 2018 à la session d'automne du CCNR.
  - VI. Comparaison entre la version récapitulative et actualisée du RPNR et le texte du CEVNI (chapitres 1 à 4).
  - VII. Questions diverses.
  - VIII. Prochaine réunion.

#### I. Adoption du compte-rendu de la session extraordinaire tenue les 7 et 8 février 2019 à Strasbourg (France)

5. Le Groupe d'experts du CEVNI a adopté le compte-rendu de la session extraordinaire qu'il a tenue les 7 et 8 février 2019 à Strasbourg (France), laquelle a été partagée entre la réunion commune du Groupe de travail de la CCNR sur le Règlement de police et la réunion commune du secrétariat de la CDNI<sup>3</sup> et du Groupe d'experts du CEVNI (8 février).

#### II. Échange général d'informations

6. Le Groupe d'experts du CEVNI a relevé que la mise en œuvre de la révision 5 du CEVNI n'avait donné lieu à aucune nouvelle information majeure depuis sa dernière réunion.

<sup>3</sup> Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

Soucieux de publier le CEVNI dans un plus grand nombre de langues, le Groupe d'experts a décidé que des liens vers les versions serbe et croate du Règlement de la Commission de la Save pourraient être ajoutés sur le site Web de la CEE, ces versions étant pleinement harmonisées avec la révision 5 du CEVNI. Il a été demandé à la Commission de la Save d'envisager la possibilité d'établir le texte du CEVNI en croate et en serbe sur la base de son Règlement.

### III. Propositions d'amendements aux articles 1.02, 1.07, 1.08, 1.10, 7.01, 9.02 et 10.07 du CEVNI

*Documents* : CEVNI EG/2019/2, RP/G(19)12/CEVNI EG/2019/3, CEVNI EG/2019/5

7. Le Groupe d'experts du CEVNI, ayant examiné les propositions d'amendements au CEVNI qui figurent dans le document CEVNI EG/2019/2, a pris les décisions suivantes :

a) Reprendre, à la prochaine réunion, l'examen de l'amendement proposé concernant le paragraphe 1 de l'article 1.02 ; dans cette optique, les membres du Groupe d'experts ont été invités à transmettre leurs propositions au secrétariat ;

b) Article 1.08

i) *Ajouter* un nouveau paragraphe 5, comme suit :

**5. Si les garde-corps prescrits [au titre de la résolution n° 61 ou de l'ES-TRIN/par les autorités compétentes] sont escamotables ou amovibles, ils ne peuvent être escamotés en partie ou retirés que lorsque le bateau est en stationnement, et uniquement :**

a) **Aux fins d'embarquement et de déchargement aux points prévus à cet effet ;**

b) **Dans les limites du rayon de fonctionnement de la grue lorsque celle-ci est utilisée ;**

c) **Au moment de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone du bollard ;**

d) **Côté berge, si le bateau est amarré le long d'une berge verticale, sous réserve qu'il n'y ait aucun risque de chute par-dessus bord ; ou**

e) **Aux points de contact entre deux bateaux amarrés côte à côte, sous réserve qu'il n'y ait aucun risque de chute par-dessus bord ; ou**

f) **Lorsqu'ils présentent une gêne extrême pour les opérations de chargement et de déchargement ou les travaux de construction/d'aménagement.**

**Si les conditions de fonctionnement spécifiées à la première phrase ne sont plus d'actualité, les garde-corps doivent être réinstallés immédiatement.**

ii) *Projet de paragraphe 6*

Vérifier l'applicabilité aux petites embarcations et réexaminer à la prochaine réunion ;

c) Article 9.02, paragraphe 6, *ajouter* :

**t) Le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité, pour les bateaux arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06<sup>4</sup> ;**

<sup>4</sup> ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.1.

- d) Article 7.01, proposition de nouveau paragraphe 4 : la proposition appelle des précisions, c'est pourquoi le Groupe d'experts a décidé de réexaminer cette question après l'introduction de modifications additionnelles par le CCNR ;
- e) Article 10.07, paragraphe 2 e), *ajouter* « **le cas échéant** » à la fin de la première phrase, afin de rendre la disposition applicable aux petites embarcations.

#### IV. Propositions de modification des dispositions relatives aux bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié comme carburant, renvois à l'ADN et à l'article 8.02 du CEVNI

*Documents* : CEVNI EG/2018/9, CEVNI EG/2019/10

8. Le Groupe d'experts du CEVNI a examiné les propositions d'amendements au CEVNI qui figurent dans les documents CEVNI EG/2018/9 et CEVNI EG/2019/10, et a approuvé les modifications suivantes :

a) Dans l'intégralité du texte du document ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5/Amend.1, *remplacer* « bâtiments utilisant du GNL comme combustible » *par* « bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible » ;

b) Article 3.14, paragraphe 7, *lire* :

7. Les bateaux non astreints à porter la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément ~~en vertu de la section 8.1.8 de l'ADN~~ ou d'un certificat **d'agrément** provisoire en vertu de la section ~~8.1.9-1.16.1~~ **1.16.1** de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en même temps qu'un bateau astreint à arborer la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus.

c) Article 7.07, paragraphe 2 b), *lire* :

b) Aux bateaux qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément **ou d'un certificat d'agrément provisoire** en vertu ~~du~~ ~~paragraphe 8.1.8 de la section 1.16.1~~ de l'ADN et respectent les dispositions de sécurité applicables aux bateaux visés au paragraphe 1 de l'article 3.14.

d) Article 8.02

i) Paragraphe 2, *lire* :

...

~~k)~~ Nature et quantité de la cargaison (pour les marchandises dangereuses : comme prescrit par les alinéas a) à d) et f) du 5.4.1.1.1 et l'alinéa a) du 5.4.1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en vrac ou en colis, ou les alinéas a) à e) du 5.4.1.1.2 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en bateaux-citernes).

*Remplacer l'alinéa k) par* :

**« Pour les bateaux ayant à leur bord des marchandises dont le transport est régi par l'ADN :**

**aa) Numéro ONU ou numéro d'identification des marchandises dangereuses ;**

**bb) Désignation officielle pour le transport des marchandises dangereuses ;**

**cc) Classe, code de classement et, le cas échéant, groupe d'emballage des marchandises dangereuses ;**

**dd) Quantité totale (volume, masse brute ou masse nette, selon le cas) des marchandises dangereuses auxquelles s'applique cette donnée ;**

- ee) Nombre de feux/cônes bleus ; ».
- ~~n~~-l) Nombre de personnes à bord ;
- ~~o~~-m) Nombre de conteneurs à bord, en fonction de leurs dimensions et de leur état de chargement (chargé ou non), et emplacements respectifs des conteneurs en fonction du plan d'arrimage et des types de conteneurs ;
- n) Numéro d'identification de tous les conteneurs dans lesquels sont transportées des marchandises dangereuses.
- ii) *Ajouter* les nouveaux sous-paragraphes 3a et 3b, comme suit :
- 3a. Lorsque le conducteur du bateau ou un autre service ou une autre personne transmet une notification par voie électronique :**
- a) La notification doit être réalisée conformément à la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (résolution n° 79) ;
- b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 2, le type du bateau ou du convoi au sens de la norme spécifiée à l'alinéa a) du paragraphe 4 doit être précisé.
- 3b. L'autorité compétente peut exiger que la notification visée au paragraphe 2 ci-dessus, à l'exception des renseignements visés aux alinéas l) et m), soit transmise par voie électronique dans les cas suivants :**
- a) Les convois et bateaux transportant des conteneurs ;
- b) Les bateaux et convois dont au moins un bateau est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs au sens du 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN.
- iii) Paragraphes 4 et 5, *lire* :
4. Lorsqu'un bateau interrompt son voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification **en application du paragraphe 1 ci-dessus** durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
5. Lorsque les données visées au paragraphe 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. **La modification des données ci-dessus doit être communiquée selon les modalités prévues, par écrit ou par voie électronique.**
- iv) *Ajouter* un nouveau paragraphe 7, comme suit :
- 7. L'autorité compétente peut définir des prescriptions de notification, ainsi que le contenu de ces prescriptions, pour ce qui concerne les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs au sens du 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que les bateaux d'excursions journalières.**

**V. Propositions d'amendements aux articles 1.10, 1.22, 2.05, 4.06 et 4.07 et à l'annexe 9, sur la base des modifications du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) adoptées en 2018 à la session d'automne du CCNR**

*Document* : CEVNI EG/2019/11

9. Le Groupe d'experts du CEVNI a examiné les propositions d'amendements au CEVNI qui figurent dans le document CEVNI EG/2019/11 et a approuvé les modifications du paragraphe 2 de l'article 4.07 ci-après :

2. **L'appareil AIS intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :**

- a) **Il ne doit jamais être éteint ;**
- b) **Il doit émettre à sa puissance maximale ; cette prescription ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigational est « amarré » ;**
- c) **À tout instant, les données concernant un bateau ou un convoi ne doivent être émises que par un seul appareil AIS intérieur ;**
- d) **Les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur doivent à tout moment correspondre aux données effectives du bateau ou du convoi.**

2a. **L'alinéa a) du paragraphe 2 ci-dessus ne s'applique pas :**

- a) Aux bateaux stationnant dans les aires de stationnement désignées par l'autorité compétente ;
- b) Si l'autorité compétente a accordé une exemption pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
- c) Aux bateaux de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

## VI. Comparaison entre la version récapitulative et actualisée du RPNR et le texte du CEVNI (chapitres 1 à 4)

*Document :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15

10. Le Groupe d'experts du CEVNI a pris acte du document, qui consiste en une comparaison entre les chapitres 1 à 4 de la révision 5 du CEVNI, y compris les amendements 1 et 2, et les chapitres 1 à 4 du RPNR en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2018<sup>5</sup>, et qui a été élaboré comme suite à la demande qu'il a formulée à sa session extraordinaire. Le secrétariat a indiqué que le document en question était fondé sur une proposition de 2013 visant à harmoniser la révision 4 du CEVNI et le RPNR (document informel n° 4 du SC.3/WP.3 (2013)) et documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10 et Add.1). Le secrétariat a informé le Groupe d'experts que ce document avait été transmis au CCNR pour observations.

11. Le Groupe d'experts, ayant relevé l'importance de ce document pour l'élaboration de la révision 6 du CEVNI, a décidé d'attendre les observations du CCNR et de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine réunion.

12. Le Groupe d'experts a prié le secrétariat de continuer à comparer les textes du CEVNI et du RPNR en coopération avec la CCNR.

## VII. Questions diverses

### A. Pictogrammes figurant dans le CEVNI

*Document :* CEVNI EG/2019/NONE

13. Le Groupe d'experts a examiné la proposition visant à harmoniser les pictogrammes qui figurent dans le CEVNI en se fondant sur des illustrations de la signalisation existante, telle que préconisée dans le SIGNI (CEVNI EG/2019/NONE), et a décidé de prendre cette proposition en considération lors de l'élaboration de la révision 6 du CEVNI.

<sup>5</sup> [https://ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1f\\_122018.pdf](https://ccr-zkr.org/files/documents/reglementRP/rp1f_122018.pdf).

**B. Liste des éléments critiques aux fins du test des connaissances des plaisanciers sur le CEVNI**

14. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts du CEVNI des travaux menés actuellement par le groupe de travail informel de la navigation de plaisance en ce qui concerne les modules relatifs au CEVNI permettant de tester les connaissances qu'ont les plaisanciers de cet instrument ; le groupe informel a tenu sa quatrième réunion les 17 et 18 juin 2019. Le secrétariat a également fait savoir qu'il entendait transmettre le projet de liste des éléments critiques susmentionnés pour examen par le Groupe d'experts, lequel a accepté d'ajouter cette question à l'ordre du jour de sa prochaine réunion.

**VIII. Prochaine réunion**

15. Le Groupe d'experts du CEVNI a décidé à titre préliminaire qu'il tiendrait sa vingt-neuvième réunion le 5 novembre 2019, soit juste avant la soixante-troisième session du SC.3.

---