



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/SC.3/2006/4
4 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: FRANÇAIS, ANGLAIS ET
RUSSE

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquantième session
Genève, 11- 13 octobre 2006
Point 7b) de l'ordre du jour

**ACTIVITÉS DU GROUPE DE TRAVAIL DE L'UNIFICATION DES
PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ EN NAVIGATION INTÉRIEURE**

Mise à jour du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)

Note : Au cours de sa trentième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a étudié encore une fois le texte de projet des amendements au CEVNI figurant dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1, l'a modifié comme indiqué au paragraphe 4 de son rapport sur cette session (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/60) et a demandé au secrétariat de préparer le projet de la résolution modifiant le CEVNI et de le présenter au Groupe de travail SC.3 pour qu'il l'approuve et l'adopte.

Le secrétariat reproduit ci-dessous le projet de résolution modifiant le texte du CEVNI, tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/115/Rev.2 amendé par TRANS/SC.3/115/Rev.2/Amend.1, que le Groupe de travail des transports par voie navigable l'examine et l'adopte.

**Compléments et modifications à apporter à la résolution N° 24
relative au CEVNI-Code européen des voies de navigation intérieure**

Résolution N° ...

(adoptée par le Groupe de travail
des transports par voie navigable le ...)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant la résolution No 24 du Groupe de travail des transports par voie navigable relative au CEVNI - Code européen des voies de navigation intérieure, telle qu'elle a été modifiée par ses résolutions Nos 26, 27, 37, 39, 43 – 47 et 54 (TRANS/SC.3/115/Rev.2 et TRANS/SC.3/115/Rev.2/Amend.1),

Ayant présent à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa trentième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/60, paragraphes 4 et 5),

Notant qu'il est souhaitable de tenir compte dans le CEVNI, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, des progrès les plus récents intervenus dans la navigation intérieure et de leurs conséquences pour les règlements en vigueur,

Décide de modifier le texte du CEVNI par le texte figurant dans l'annexe à la présente résolution,

Prie les gouvernements et les commissions fluviales de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

Annexe

Chapitre 1

1. Modifier le texte du terme cc) de l'article 1.01 en y ajoutant la note de bas de page, comme suit :

Les autorités compétentes peuvent ajouter à cette définition leur interprétation quant à l'applicabilité de cette expression aux bateaux navigant sur des voies d'eau intérieures particulières ou sur des tronçons de ces voies, par exemple, lorsque les bateaux doivent limiter leur vitesse.

2. Ajouter à l'article 1.01 un nouveau terme ee), comme suit:

ee) 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.

3. Ajouter un nouveau paragraphe 1 à l'article 1.04, comme suit:

1. Les bateaux faisant route doivent à tout moment respecter la vitesse de sécurité.

Renommer les paragraphes 1 et 2 existants comme les paragraphes 2 et 3.

4. Modifier le paragraphe 3 de l'article 1.07, comme suit:

3. Les bateaux destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes. Les bateaux rapides ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur au nombre de places assises.

5. Au paragraphe 4 de l'article 1.09, remplacer d'au moins 18 ans par d'au moins 21 ans.

6. Modifier le titre de l'article 1.10 comme suit: Documents de bord et autres documents.

7. Modifier l'alinéa 1 a) de l'article 1.10 comme suit: Le certificat de bateau

8. Ajouter un nouvel alinéa e) au paragraphe 1 de l'article 1.10, comme suit:

- e) Le ou les certificat(s) de conducteur de bateau et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli.

9. Dans la version française, à l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 1.10, remplacer Le journal de bord par Le livre de bord.

Chapitre 2

10. Ajouter un nouveau paragraphe 5 à l'article 2.01, comme suit:

5. Les bateaux qui ont un équipage faisant route de jour doivent montrer leur pavillon national à la partie arrière du bateau. Les bateaux rapides peuvent remplacer le pavillon national par un panneau de forme et de couleur équivalentes.

Chapitre 3

11. Modifier la phrase d'introduction du paragraphe 1 de l'article 3.14, comme suit:
 1. Les bateaux transportant des matières inflammables visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN:.
12. Modifier le paragraphe 2 de l'article 3.14, comme suit:
 2. Les bateaux transportant des matières présentant un danger pour la santé visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN:
13. Modifier le paragraphe 3 de l'article 3.14, comme suit:
 3. Les bateaux transportant des matières explosives visées dans l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par d'autres dispositions du présent Règlement, la signalisation suivante, visée au paragraphe 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN:.
14. Modifier le paragraphe 7 de l'article 3.14, comme suit:
 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 l'article 8.1.8 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 ensemble avec un bateau astreint à arborer la signalisation visée au paragraphe 1 ci-dessus.

Chapitre 4

15. Modifier l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 4.05, comme suit:
 - a) Qu'ils sont équipés d'une installation radar et, le cas échéant, d'un système ECDIS intérieur et d'un indicateur de vitesse de giration. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de la navigation intérieure conformément aux prescriptions des autorités compétentes concernées ainsi qu'aux prescriptions techniques générales applicables à l'équipement radar énoncées à l'annexe 10. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration;.
16. Dans le texte de la note de bas de page au paragraphe 3 de l'article 4.05 en russe remplacer указателем скорости циркуляции par индикатором скорости изменения курса.

Chapitre 6

17. Modifier le paragraphe 2 de l'article 6.02, comme suit:
 2. Lorsque les dispositions du présent chapitre prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres

bateaux, celles-ci sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, y compris les bateaux rapides, l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

18. Modifier les alinéas b) et c) du paragraphe 1 de l'article 6.07, comme suit:

b) Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre un son prolongé; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal plusieurs fois dans le passage;

c) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,

i) les bateaux ou convois doivent, lorsqu'ils constatent qu'un bateau ou un convoi avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bateau ou convoi avalant l'ait franchi;

ii) lorsqu'un convoi ou un bateau montant est déjà engagé dans un passage étroit, les bateaux ou convois avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi ou le bateau montant l'ait franchi;.

19. Modifier le paragraphe 1 et l'alinéa 1 a) de l'article 6.08, comme suit:

1. À l'approche des secteurs indiqués par les signaux d'interdiction A.4 ou A.4.1 (annexe 7),

a) Sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont sont définis,

– Les bateaux ou les convois montants doivent s'arrêter à l'approche des bateaux ou des convois avalants jusqu'à ce que ces derniers aient franchi le secteur;.

20. Ajouter au paragraphe 5 de l'article 6.21 la phrase suivante:

La navigation à couple n'est autorisée que pour le remorquage d'un bateau à passagers en panne.

21. Modifier la première phrase du paragraphe 2 de l'article 6.30, comme suit:

2. Les bateaux faisant route par visibilité réduite doivent naviguer à la vitesse de sécurité, compte tenu de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des conditions locales.

Chapitre 7

22. Modifier l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 7.07, comme suit:

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

23. Modifier la première phrase du paragraphe 1 de l'article 7.08, comme suit:

1. Une garde efficace doit être assurée en permanence à bord des bateaux en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14 ou qui, ayant transporté des matières visées aux paragraphes 1, 2 ou 3 de l'article 3.14, ne sont pas exempts de gaz dangereux.

Chapitre 8

24. Modifier le chapitre 8, comme suit:

Chapitre 8

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Article 8.01 – Signal “N’approchez pas”

1. Le signal “N’approchez pas” doit être déclenché, en cas d’incident ou d’accident susceptible de provoquer une perte des matières dangereuses transportées par les bateaux montrant la signalisation visée aux paragraphes 1, 2 ou 3 de l’article 3.14, si l’équipage n’est pas en mesure d’éliminer les dangers qui en résultent pour des personnes ou pour la navigation.

Cette prescription ne s’applique pas aux barges de poussage et aux autres bateaux non motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d’un convoi, le signal “N’approchez pas” doit être donné par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

2. Le signal “N’approchez pas” se compose d’un signal sonore et d’un signal lumineux.

Le signal sonore se compose d’un son bref suivi d’un son prolongé qui se répète sans interruption pendant au moins 15 minutes consécutives.

Le signal lumineux visé au paragraphe 2 de l’article 4.01 doit être synchronisé avec le signal sonore.

Une fois déclenché, le signal “N’approchez pas” doit fonctionner automatiquement; sa commande doit être conçue de telle manière qu’un déclenchement involontaire du signal soit impossible.

3. Les bateaux qui perçoivent le signal “N’approchez pas” doivent prendre toutes mesures utiles pour éviter le danger menaçant. En particulier:

a) S’ils se dirigent vers la zone de danger, ils doivent se tenir le plus loin possible de celle-ci et, si la situation l’exige, virer;

b) S’ils ont dépassé la zone de danger, ils doivent poursuivre leur route à la plus grande vitesse possible.

4. À bord des bateaux visés au paragraphe 3 ci-dessus, il faut immédiatement:
 - a) Fermer toutes les fenêtres et toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur;
 - b) Éteindre toute source de lumière non protégée;
 - c) Cesser de fumer;
 - d) Arrêter toutes les machines auxiliaires non indispensables;
 - e) Éviter toute formation d'étincelles.
5. Le paragraphe 4 ci-dessus s'applique aussi aux bateaux qui stationnent à proximité de la zone de danger; dès la perception du signal "N'approchez pas", l'équipage doit abandonner le bateau, si nécessaire.
6. Dans l'application des mesures visées aux paragraphes 3 à 5 ci-dessus, il y a lieu de tenir compte du courant et de la direction du vent.
7. Les mesures visées aux paragraphes 3 à 6 ci-dessus doivent également être prises par les bateaux si le signal "N'approchez pas" est émis de la rive.
8. Les conducteurs des bateaux qui perçoivent le signal "N'approchez pas" doivent dans toute la mesure possible en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches.

Article 8.02 – Obligation de notification

1. Les conducteurs des bateaux et des convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN 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), notifier leur présence sur la voie radiotéléphonique indiquée et communiquer les données suivantes :
 - a) Catégorie de bateau;
 - b) Nom du bateau;
 - c) Position, sens de navigation (le cas échéant);
 - d) Numéro officiel du bateau, pour les navires de mer : numéro OMI;
 - e) Port en lourd (charge maximum);
 - f) Longueur et largeur du bateau;
 - g) Type, longueur et largeur du convoi;
 - h) Enfoncement (seulement sur demande spéciale);
 - i) Itinéraire;

- j) Port de chargement;
- k) Port de déchargement;
- l) Nature et quantité de la cargaison (pour les matières dangereuses : nom de la matière et, le cas échéant, classe et numéro ONU);
- m) Signalisation requise pour le transport de marchandises dangereuses;
- n) Nombre de personnes à bord.

2. Les données indiquées au paragraphe 1 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres c) et h), peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit soit par téléphone. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bateau ou son convoi entre dans le secteur soumis à l'obligation de notification et quand il le quitte à nouveau.

3. Lorsqu'un bateau interrompt son voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.

4. Lorsque les données visées au paragraphe 1 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de notification, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement.

5. Ces données étant confidentielles, l'autorité compétente ne doit pas les communiquer à des tiers. Toutefois, en cas d'accident, l'autorité compétente peut communiquer aux services de secours les données nécessaires à la réalisation des opérations de secours.

Chapitre 9

25. Modifier le paragraphe 2 b) de l'article 9.01 comme suit:

b) "Cargaison restante": cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie navigable (ADN) ainsi que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;.

26. Renommer les alinéas du paragraphe 2 de l'article 9.06 respectivement a), b), c) et d).

Annexe 7

27. Ajouter le nouveau signal A.4.1 comme suit :

A.4.1 Interdiction aux convois de croiser
et de dépasser des convois
(voir art. 6.08)

