



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/15  
5 mars 2002

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-quatrième session, 5-7 juin 2002,  
point 3 de l'ordre du jour)

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

**Communication du secrétariat de la Commission du Danube**

Note: Le secrétariat reproduit ci-dessous les propositions de la Commission du Danube en ce qui concerne d'éventuels amendements au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (document TRANS/SC.3/115/Rev.2). Ces propositions ont été présentées en réponse à la demande faite par le Groupe de travail dans le document TRANS/SC.3/WP.3/44 aux paragraphes 6, 17, 19 et 20, et elles concernent les chapitres 1, 4 et 6 du CEVNI.

1. La Commission du Danube a tenu des réunions sur les questions concernant la navigation les 6 et 7 novembre 2001 et les 5 à 7 février 2002. Elles étaient consacrées principalement à l'examen de propositions de ses États membres et du secrétariat en vue d'aligner les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) pour tenir compte des dernières résolutions adoptées par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU. L'objet de ces travaux était donc d'améliorer l'harmonisation entre les Dispositions et les règlements européens correspondants.

2. Les articles suivants des DFND ont été reformulés: 1.04, 1.08, 1.15, 1.20, 3.26, 3.40, 4.04, 4.05, 6.32, 9.08. Certains articles ont été modifiés ou remplacés: 3.03, 3.07, 6.16, 6.17, 7.08, 9.03. Les articles suivants sont maintenant parfaitement en harmonie avec les articles correspondants du CEVNI: 1.03, 1.08, 1.15, 1.20, 3.03, 3.07, 6.16, 6.17, 9.04. Des additions ont aussi été faites aux annexes 1, 6 et 7 des DFND.

3. En réponse à la demande du Groupe de travail, le secrétariat de la Commission du Danube présente les propositions de celle-ci concernant des amendements à certains articles du CEVNI.

#### **Article 1.07**

4. Le secrétariat de la Commission suggère d'adopter la disposition suivante des DFND, ainsi conçue, en tant que paragraphe 4 nouveau de cet article:

**«4. En outre, la stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être vérifiée avant le départ dans les cas suivants:**

**a) Pour les bateaux d'une largeur inférieure à 9,5 m chargés de conteneurs sur plus d'une hauteur;**

**b) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m, chargés de conteneurs sur plus de deux hauteurs;**

**c) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m chargés de conteneurs sur plus de trois hauteurs ou sur plus de trois largeurs;**

**d) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 15 m, chargés de conteneurs sur plus de trois hauteurs.»**

5. Il convient de souligner que le paragraphe 4 de cet article des DFND existe depuis longtemps, mais que l'alinéa *d* a seulement été approuvé par la Commission du Danube à sa session d'avril de cette année.

6. L'addition de l'alinéa *d* était nécessaire pour tenir compte du fait que des bateaux rouliers et barges non automotrices d'une largeur supérieure à 11 m sont exploités depuis longtemps sur le Danube pour le transport de conteneurs, de remorques et d'autres cargaisons encombrantes. L'utilisation de l'alinéa proposé ici permet d'éviter des formalités inutiles.

7. Il n'existe pas dans les DFND de disposition concernant l'utilisation de dispositifs optiques du type périscope. En général, le radar est utilisé. La Commission du Danube juge qu'il n'existe pas d'argument suffisant pour inclure une mention relative à des équipements tels que périscope au paragraphe 2 de cet article.

#### **Article 1.08**

8. Cet article a été aligné sur celui du CEVNI, mais l'énoncé du paragraphe 2 a été amélioré:

«2. ...d'avoir un équipage *si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou le maintenant arrêté de manière sûre* est suffisamment nombreux et qualifié...»

9. Le nouvel énoncé de cet article devrait être approuvé à la soixantième session de la Commission du Danube en 2002. Il est suggéré que le même énoncé soit examiné en vue de son adoption pour l'article 1.08 du CEVNI.

#### **Article 1.09**

10. L'énoncé de cet article dans les DFND et dans le CEVNI est le même actuellement. Le secrétariat de la Commission du Danube estime que d'autres discussions sont nécessaires sur le texte du nouveau paragraphe 4 proposé par les Pays-Bas, et que celui-ci devrait seulement être adopté de manière finale quand les travaux sur l'énoncé de cet article ou la modification de toute une série d'autres articles en vue d'y introduire un énoncé plus précis sur les bateaux à grande vitesse auront été achevés par la Commission du Danube et la CEE. Pour le moment, ce sont les autorités compétentes des pays riverains du Danube eux-mêmes qui décident quelles qualifications les membres d'équipages, y compris les chefs de bord, doivent détenir, et comment ils devraient faire la preuve de ces qualifications. Les documents de qualification délivrés par les autorités compétentes d'un pays sont reconnus par les autorités compétentes des autres pays du Danube.

11. Sur la question des «bateaux à grande vitesse», le Groupe de travail devrait se mettre d'accord sur un terme unique qui puisse être adopté par les deux commissions et inclus dans l'article 1.01. La Commission du Danube ne voit pas de nécessité à établir une liste spéciale des bateaux à grande vitesse. Une solution éventuellement applicable pourrait être d'adopter une note de bas de page définissant le terme «bateau à grande vitesse» si ce terme est ajouté à l'article 1.01.

12. La Commission du Danube est d'accord pour estimer que le terme «feux scintillants» ne devrait plus être utilisé.

13. Le système de signalisation propose pour les bateaux à grande vitesse, à savoir deux feux à éclats rapides de couleur jaune vif, jugé acceptable.

14. Les bateaux à grande vitesse présentent un danger particulier pour les personnes se trouvant dans l'eau par accident, les embarcations de plaisance, les embarcations lentes et les animaux migratoires traversant la voie d'eau. La Commission du Danube estime qu'une limite devrait être prescrite pour la longueur de l'angle mort situé en avant de l'étrave de ces bateaux. Par exemple, la longueur de l'angle mort situé en avant du bateau ne devrait pas dépasser 100 m

lorsque le bateau accélère jusqu'à sa vitesse de déjaugage, ni 50 m lorsque le bateau est déjaugé ou qu'il est à son assiette normale. Il s'agit là de chiffres indicatifs qui pourraient être discutés. Des essais seront nécessaires avant que l'on puisse retenir des chiffres définitifs. Il serait aussi utile de prévoir un échange d'expérience avec des personnes ayant l'habitude de piloter ces bateaux.

15. Les bateaux à grande vitesse naviguent seulement en plein jour sur le Danube. L'autorisation de naviguer dans toutes les autres conditions doit être rigoureusement assujettie à la présence à bord d'appareils de navigation électronique et radar efficaces. Dans ce cas, c'est aux autorités compétentes du ou des pays riverains concernés qu'il appartiendrait de décider si des bateaux à grande vitesse peuvent naviguer, compte tenu des conditions locales de navigation.

#### **Article 4.05**

16. Il n'apparaît pas nécessaire de limiter l'utilisation du radar comme l'implique l'énoncé du paragraphe 1 proposé par les Pays-Bas. Les bateaux devraient pouvoir utiliser le radar toutes les fois que cela présente un avantage pour eux. C'est en fait ce qui se produit en pratique. La disposition 4.05 de la DFND, sous réserve de son adoption à la session d'avril de la Commission du Danube, se présentera comme suit:

#### *«Radar*

1. Les bateaux ne sont considérés comme naviguant au radar par visibilité réduite que dans les cas où:

a) ils sont équipés d'une installation radar agréée pour la navigation intérieure et d'un indicateur de vitesse de giration. Les installations doivent être en bon état de fonctionnement et correspondre à un type d'équipement produit en série agréé par les autorités compétentes aux fins de la sécurité de la navigation.

Les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'indicateur de vitesse de giration.

b) ils sont équipés d'un appareil acoustique capable d'émettre le signal sonore tritonal prescrit par le point 24 de l'article 1.01. Cette disposition ne s'applique ni aux menues embarcations, ni aux bacs ne naviguant pas librement.

c) Il doit se trouver à bord du bateau une personne titulaire d'un certificat de navigation au radar conforme aux Recommandations de la Commission du Danube ou d'un autre document équivalent.

En outre, les menues embarcations doivent être équipées d'un radiotéléphone pour la liaison de bateau à bateau en bon état de fonctionnement.

2. Dans le cas de convois remorqués et de formations à couple, le point 1 s'applique uniquement au bateau à bord duquel se trouve le chef de bord.

17. Les experts des pays de la Commission du Danube ont confirmé que des appareils acoustiques émettant un signal sonore tritonal doivent être utilisés pour la navigation sur le Danube. Les menues embarcations devraient être équipées d'un radiotéléphone pour la liaison de bateau à bateau, en bon état de fonctionnement.

#### **Article 6.16**

18. Il est recommandé de modifier le titre pour le rendre plus clair, comme suit:

*«Article 6.16 – Ports et voies affluentes: entrée et sortie, **entrée et sortie avec traversée de la voie principale**»*

19. La deuxième partie du paragraphe 1 devrait être modifiée comme suit:

*«Si un avalant est obligé de virer et faire route cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou dans une voie affluente, il doit laisser la priorité à tout montant qui veut aussi entrer dans ce port ou cette voie affluente.»*

#### **Article 6.28**

20. Le secrétariat de la Commission du Danube juge acceptable la proposition de nouveau paragraphe présentée par les Pays-Bas (document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, par. 11). Actuellement, il n'existe pas de paragraphe équivalent dans l'article 6.28 des DFND.

#### **Article 6.31**

21. Cette disposition des DFND a été gardée sous sa forme actuelle, c'est-à-dire qu'elle prescrit l'utilisation de la cloche du bateau pour la navigation sur le Danube.

#### **Article 6.32**

22. La réunion d'experts des questions de navigation a opté pour l'énoncé suivant, qui devrait être approuvé par la Commission du Danube à sa soixantième session:

##### *«Navigation au radar*

1. Les bateaux ne sont autorisés à naviguer au radar par visibilité réduite que si une personne détenant outre le certificat (diplôme) de conducteur de bateau de navigation intérieure sur le Danube exigé pour la catégorie du bateau et pour le secteur en question, le certificat prescrit par l'article 4.05, point 1, par. 1 c), ainsi qu'une autre personne connaissant bien la navigation au radar se trouvent en permanence dans la timonerie.

Si le certificat d'immatriculation du bateau ou l'attestation de bord mentionnent qu'en cas de navigation le bateau peut être conduit par une seule personne, la deuxième personne n'a pas à être présente en permanence dans la timonerie.

2. Lors de la navigation au radar, les bateaux, les convois remorqués et poussés ainsi que les formations à couple sont exemptés de l'obligation de poster la vigie prévue par l'article 6.30, point 1 si le chef de bord peut poursuivre sa route en toute sécurité.

3. Tout avalant naviguant au radar doit, aussitôt qu'apparaissent sur l'écran les échos de bateaux dont la position ou la route pourrait présenter un danger ou à l'approche d'un secteur où pourraient être présents des bateaux non encore visibles sur l'écran:

a) émettre le signal sonore tritonal prévu par l'article 4.05, point 1, par. 1 b), qui sera répété aussi souvent que nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations.

b) réduire la vitesse et, le cas échéant, s'arrêter cap à l'aval ou virer.

4. Tout montant qui navigue au radar doit, aussitôt qu'est entendu le signal tritonal visé au paragraphe 3 a) ou qu'apparaissent sur l'écran des bateaux dont la position ou la route pourrait présenter un danger ou à l'approche d'un secteur où pourraient être présents des bateaux non encore visibles sur l'écran, émettre les signaux acoustiques prescrits par l'article 6.33, point 2, qui seront répétés aussi souvent que nécessaire, et communiquer par radiotéléphonie aux avalants sa catégorie et son nom, son sens de circulation et sa position (point kilométrique), et également s'il porte le panneau bleu ou le feu blanc requis par l'article 6.04. Une menue embarcation doit indiquer sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position (point kilométrique), ainsi que le côté de croisement proposé.

Tous les avalants naviguant au radar doivent répondre par radiotéléphonie et indiquer leur catégorie, leur nom, leur sens de circulation et leur position en confirmant la route à suivre ou en communiquant le côté de croisement.

5. Le dépassement des bateaux naviguant au radar n'est admis qu'après que le côté de dépassement ait été convenu par radiotéléphonie et à condition que la largeur du chenal soit suffisante.

6. Dans le cas des convois, les prescriptions énoncées aux paragraphes 1 et 3 à 5 ci-dessus s'appliquent seulement au bateau à bord duquel se trouve le chef de bord.»

23. En ce qui concerne les propositions ukrainiennes sur la poursuite des travaux relatifs aux amendements au CEVNI (document TRANS/SC.3/WP.3/44, par. 19 iii)), la Commission du Danube estime que ces travaux devraient se poursuivre et que ce point devrait être maintenu à l'ordre du jour du Groupe de travail SC.3/WP.3.

-----