



---

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

Genève, 12–14 octobre 2011

**Rapport du Groupe de travail des transports  
par voie navigable sur sa cinquante-cinquième session****Additif****Le plan pour les travaux futurs sur le Code européen des voies de  
navigation intérieure****I. Introduction**

1. À sa cinquante-cinquième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a adopté le plan pour les travaux futurs sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Le Groupe de travail a décidé que le plan pour les travaux futurs sur le CEVNI devrait être utilisé en tant que principal document de référence et énoncé de mission pour ses futures activités concernant le CEVNI et demandé au secrétariat de publier le texte final du plan en tant qu'annexe au rapport sur les travaux de sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/191, pars. 27–28).
2. Information complémentaire et explications sur la préparation du plan sont disponibles dans le document de travail ECE/TRANS/SC.3/2011/6.
3. Le présent document décrit les travaux qui ont été effectués récemment ou qu'il est prévu d'effectuer sur le CEVNI en vue d'élaborer un plan pour la future révision du Code. Les éléments ci-après sont présentés:
  - A. Champ d'application traditionnel et principes généraux du CEVNI;
  - B. Principales modifications apportées par la quatrième édition révisée du CEVNI;
  - C. Mise en œuvre de la quatrième édition révisée du CEVNI;
  - D. Portée et plan de la prochaine révision du CEVNI;

- E. Recommandations de principe pour la prochaine révision du CEVNI.

## **II. Champ d'application traditionnel et principes généraux du CEVNI**

4. Le CEVNI est annexé à la Résolution n° 24 adoptée par le SC.3 le 15 novembre 1985. La Résolution n° 24 remplace la Résolution n° 4 du Sous-Comité des transports par voie navigable de la CEE, adoptée le 14 décembre 1962.

5. L'annexe à la Résolution n° 24 (TRANS/SC.3/115), amendée par plusieurs Résolutions ultérieures (n°s 26, 27, 37, 39, 43 à 47, 54, 62 et 66) du SC.3, reste toujours en vigueur. La Résolution appelle les gouvernements et les commissions fluviales à entreprendre la révision de leurs règlements pertinents, sur la base des recommandations suivantes:

a) Recommandation 1: les règlements nationaux se composeront de deux parties:

i) La première partie reprendra les dispositions figurant dans le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI);

ii) La deuxième partie comportera des dispositions particulières jugées nécessaires en raison des particularités locales, à condition:

1. Que ces dispositions particulières ne soient pas en contradiction avec les prescriptions du CEVNI, y compris celles des prescriptions qui n'auraient pas été reproduites dans la première partie;

2. Que les gouvernements évitent, sauf conditions locales très particulières, d'imposer dans des domaines que régit le CEVNI, en particulier en ce qui concerne la signalisation des bateaux, des sujétions non prévues au CEVNI;

b) Recommandation 2: dans chaque pays, la première partie des règlements sera, si possible, la même pour toutes les voies navigables intérieures du pays, à moins que les caractéristiques des réseaux de voies navigables intérieures du pays ne soient trop différentes pour qu'il soit possible de respecter cette règle.

6. Au fil du temps, les dispositions du CEVNI ont accumulé 78 notes de bas de page, dont la plupart autorisaient des dérogations aux prescriptions du Code, sans que soit prévu de mécanisme permettant de contrôler ces dérogations dans les règlements de navigation nationaux et régionaux. Réduire le nombre d'éventuelles dérogations et créer un mécanisme permettant de surveiller la mise en œuvre du CEVNI faisaient partie des principaux objectifs de la révision la plus récente du Code, achevée en 2009.

## **III. Principales modifications apportées par la quatrième édition révisée du CEVNI**

7. La dernière révision majeure du CEVNI a été entreprise en 2008 et 2009 et a débouché sur l'adoption de la quatrième édition révisée du Code (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4). Cette révision visait trois objectifs principaux:

a) Consolider, dans le CEVNI, les règles de base régissant la navigation intérieure afin de fournir un fondement commun à toutes les règles de circulation européenne;

b) Assurer une application harmonisée du CEVNI, en réduisant, autant que possible, les possibilités de dérogation aux prescriptions du Code et en créant un mécanisme de surveillance de ces dérogations dans les règlements nationaux et régionaux;

c) Simplifier et préciser le texte du CEVNI pour le rendre plus facile à comprendre.

8. Des amendements au CEVNI ont été préparés par un groupe de travail informel du CEVNI, composé de représentants des commissions fluviales et des gouvernements intéressés. La version finale des amendements a été établie durant la trente-cinquième 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/WP.3/70, par. 6 à 19) et adoptée par le SC.3 à sa cinquante-troisième session, à titre de Résolution n° 66 du 6 novembre 2009 (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3/Amend.1).

9. Conformément aux objectifs susmentionnés, la Résolution n° 66 a introduit dans le CEVNI les modifications suivantes:

a) Amendements aux dispositions fondamentales du Code sur la base d'une comparaison de sa troisième édition (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3) avec les instruments pertinents des commissions fluviales du Danube, de la Moselle, du Rhin et de la Save (ECE/TRANS/SC.3/2008/6);

b) Suppression de la plupart des notes de bas de page qui permettaient des dérogations aux prescriptions du CEVNI. Les notes qu'il n'était pas possible de supprimer ont été déplacées dans un nouveau chapitre sur les prescriptions régionales et nationales spéciales, où sont énumérés tous les articles pour lesquels des dérogations sont admises (chap. 9). En outre, le texte de la Résolution n° 24 a été révisé pour pouvoir y inclure une disposition recommandant aux gouvernements de notifier ces dérogations au SC.3;

c) Simplification et restructuration des dispositions du CEVNI: les définitions figurant à l'article 1.01 ont été systématisées, la classification des voies navigables en catégorie I et catégorie II figurant au chapitre 6 sur les règles de navigation a été supprimée et des améliorations d'ordre linguistique ont été apportées à la version anglaise.

10. En adoptant la Résolution n° 66, le SC.3 a insisté sur l'importance d'un processus de mise en œuvre approprié pour le nouveau texte du CEVNI et sur la nécessité d'un mécanisme adéquat de traitement des futurs amendements au Code. Il a aussi reconnu la nécessité d'un mécanisme approprié pour surveiller les exceptions aux règles du CEVNI, établies par les gouvernements et les commissions fluviales conformément au chapitre 9 («Prescriptions régionales et nationales spéciales»). Compte tenu de ces considérations, le SC.3 a décidé de maintenir le groupe de travail informel sur le CEVNI, qu'il a rebaptisé «Groupe d'experts du CEVNI» et chargé de surveiller la mise en œuvre du nouveau texte du Code par les gouvernements et les commissions fluviales et d'examiner les futures propositions d'amendement au Code. En outre, le Groupe de travail est convenu que le secrétariat se mettrait en rapport avec les délégations, leur soumettant un questionnaire spécial visant à recueillir des renseignements sur le processus de mise en œuvre du Code (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 12 et 13).

11. La quatrième édition révisée du CEVNI a été publiée par le secrétariat sous la cote ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4 (et Corr.1).

#### **IV. Mise en œuvre de la quatrième édition révisée du CEVNI**

12. La Résolution n° 24, telle qu'amendée par la Résolution n° 66, énonce, comme suit, les grands principes régissant la mise en œuvre du CEVNI:

- a) Mettre, autant que faire se peut, les prescriptions nationales et régionales en conformité avec les dispositions des chapitres 1 à 8 et, si possible, du chapitre 10;
- b) Conserver la structure et la numérotation des articles du CEVNI (et, s'il n'y a pas lieu, utiliser la mention «sans objet»);
- c) En cas de dérogation au CEVNI, les chapitres 1 à 8 sont maintenus pour la sécurité de la navigation:
  - i) Si la dérogation porte sur un article figurant déjà au chapitre 9, la partie concernée doit le signaler au SC.3;
  - ii) Si la dérogation n'est pas prévue au chapitre 9, la partie concernée peut en proposer l'inclusion dans ce chapitre.
- d) Énumérer les prescriptions supplémentaires à compiler dans une base de données générales sur les prescriptions régionales et nationales;
- e) Dans les règlements nationaux ou régionaux, le chapitre 9 peut être laissé vacant ou utilisé pour énumérer toutes les dispositions qui dérogent au CEVNI.

13. En outre, le nouvel article 9.01 du CEVNI stipule que:

Les autorités compétentes peuvent compléter, modifier ou ne pas édicter les dispositions des chapitres 1 à 8 et, en particulier, celles qui sont énumérées dans le présent chapitre, lorsque les conditions de navigation l'exigent. Si elles le font, elles doivent notifier ces différences au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3). Les autorités compétentes doivent également notifier au Groupe de travail les dispositions additionnelles existant dans leur région.

14. Pour faciliter le respect des nouvelles prescriptions sur la notification visée à l'article 9.01, le secrétariat a distribué un questionnaire (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/1) permettant aux gouvernements et aux commissions fluviales d'indiquer ce qui suit:

- a) Leurs propres prescriptions qui dérogent au CEVNI, conformément au chapitre 9 intitulé «Prescriptions régionales et nationales spéciales»;
- b) Des renseignements sur d'autres écarts, s'il en existe, par rapport aux articles des chapitres 1 à 8 du CEVNI;
- c) Des renseignements sur les dispositions additionnelles, s'il en existe, qui complètent les dispositions des chapitres 1 à 8 du CEVNI.

15. Les données collectées à partir des réponses reçues des Gouvernements du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, de la Lituanie, des Pays-Bas, de la République tchèque, de la Slovaquie, de la Serbie, ainsi que de la Commission de la Moselle, ont été soumises au SC.3 à sa cinquante-quatrième session, en tant que document sur l'état de mise en œuvre du CEVNI en 2010 (ECE/TRANS/SC.3/2010/5 et Add.1). La version actualisée dudit document, qui contient des informations fournies par l'Allemagne et la Belgique, a été publiée en tant que document informel n° 1 soumis au SC.3/WP.3 lors de sa trente-huitième session.

16. D'après les données transmises au SC.3 à sa cinquante-quatrième session et au SC.3/WP.3 à sa trente-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 28), la quatrième édition révisée du CEVNI a servi de base à la nouvelle édition des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND), aux règles juridiquement contraignantes de navigation dans le bassin de la Save, aussi bien qu'à la révision, effectuée ou prévue, de la législation nationale de l'Autriche, des Pays-Bas, de la Serbie et de la Slovaquie.

17. Le Groupe d'experts du CEVNI s'est réuni quatre fois en 2010 et une fois en 2011. Il a préparé une liste de nouveaux amendements et un rectificatif au Code. La première série d'amendements et le rectificatif 1 apportés à la quatrième édition révisée du CEVNI ont été approuvés par le SC.3 à sa cinquante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 21).

18. Parallèlement à ce travail, la CEE, en étroite collaboration avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube et la Commission de la Moselle, avait commencé, en janvier 2010, à travailler sur la version allemande de la quatrième édition révisée du CEVNI, dans le but de rendre le Code plus accessible au secteur des transports maritimes. La version allemande du CEVNI devrait également faciliter aussi bien la coopération sur les questions liées au CEVNI que l'incorporation des dispositions du Code dans les instruments pertinents des commissions fluviales du Rhin et de la Moselle, et dans la législation nationale des pays germanophones. La traduction intégrale de la quatrième édition révisée du CEVNI devrait être disponible à l'issue de la dernière réunion éditoriale de la CCNR prévue le 22 août 2011. Ce travail de traduction a permis aussi de relever des modifications éditoriales pouvant être apportées à la version française (et, à l'occasion, anglaise) lors de la prochaine révision du CEVNI.

## V. Portée et plan de la prochaine révision du CEVNI

19. L'adoption de la quatrième édition révisée du CEVNI a été l'occasion de mettre un accent accru sur la promotion et la mise en œuvre du Code par les gouvernements et les commissions fluviales.

20. Le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, adopté par le SC.3 lors de sa cinquante-quatrième session, propose de renforcer le rôle du CEVNI en en faisant le règlement type régissant la navigation intérieure paneuropéenne, dont les dispositions générales concernant l'ensemble des voies navigables seraient transposées et appliquées par des organes sous-régionaux ou par les commissions fluviales. En outre, le Livre blanc préconise de mettre en place des mesures adéquates d'actualisation qui prendraient la forme de mécanismes «ascendants» efficaces en ce qui concerne les propositions d'amendement (émanant des gouvernements et des commissions fluviales) et des procédures «descendantes» de contrôle adéquates assurant l'application harmonisée à l'échelle des pays, de la sous-région et des bassins hydrographiques. Le Livre blanc note que la nécessité de compléter le CEVNI par des règles spécifiques sur les conditions locales de navigation confère aux commissions fluviales un rôle crucial en ce qui concerne l'efficacité et la sécurité de la navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/189, par. 230).

21. La quatrième édition révisée du CEVNI, qui a établi des mécanismes d'harmonisation et de contrôle (chap. 9 du Code et documents sur l'état de mise en œuvre du CEVNI) et une procédure d'amendement structurée (Groupe d'experts du CEVNI composé des représentants des commissions fluviales et des gouvernements intéressés qui coordonne le processus d'amendement), contribue beaucoup à la réalisation des objectifs définis dans le Livre blanc. Toutefois, le succès de ce travail dépend de la participation active de toutes les commissions fluviales, qui permettra un développement coordonné des règles paneuropéennes (CEVNI), nationales et des commissions fluviales.

22. Faisant fond sur les résultats de la quatrième édition révisée du CEVNI, le travail sur le Code mené actuellement sous les auspices du Groupe de travail des transports par voie navigable comporte plusieurs volets:

a) **Comparer et mettre les réglementations nationales ou des commissions fluviales davantage en conformité avec la quatrième édition révisée du CEVNI:** ce

travail est mené par les gouvernements et les commissions fluviales et il est contrôlé par le SC.3;

b) **Actualiser le chapitre 9:** le secrétariat utilise le questionnaire sur le CEVNI pour recueillir des informations sur la question de savoir si les dérogations au Code, autorisées actuellement par le chapitre 9, sont utilisées effectivement et si ce chapitre intègre tous les articles auxquels il est dérogé dans les réglementations nationales et régionales. Il importe de souligner que, pour tirer parti de l'harmonisation introduite par la quatrième édition révisée du CEVNI, les pays membres et les commissions fluviales sont encouragés à se conformer pleinement aux dispositions du CEVNI, permettant ainsi de raccourcir la liste du chapitre 9 à la prochaine révision;

c) **Collecter des informations sur de nouvelles prescriptions régionales et nationales spéciales, conformément à l'article 9.01:** des renseignements sur les prescriptions nationales et régionales spéciales, qui complètent les chapitres 1 à 8 du CEVNI, sont également recueillis par le secrétariat au moyen du questionnaire sur le CEVNI. Il s'agit de faciliter l'accès à l'information à tous les participants à la navigation intérieure, en particulier aux conducteurs des bateaux. Lors de la prochaine révision, le SC.3 peut, en fonction de la quantité et de la qualité des renseignements collectés, décider du format (notes de bas de page au chapitre 9, complément au CEVNI, document distinct ou base de données en ligne) à utiliser pour publier ces renseignements;

d) **Poursuivre le travail sur les amendements de fond au CEVNI pour rendre compte de l'évolution des règles et des pratiques en matière de navigation intérieure:** ce travail est coordonné par le Groupe d'experts du CEVNI, qui élabore les communications pertinentes au SC.3/WP.3<sup>1</sup>. Les amendements de fond au CEVNI sont adoptés, en principe, à chacune des sessions du SC.3, en attendant d'être intégrés au CEVNI à l'occasion de la prochaine révision majeure du Code;

e) **Travailler à améliorer la terminologie du CEVNI et la cohérence entre ses différentes versions linguistiques:** comme noté ci-dessus, l'élaboration de la version allemande du CEVNI s'accompagne de propositions pour améliorer davantage les versions anglaise, française et russe du Code et assurer la cohérence de ses différentes versions linguistiques. Ce travail est entrepris par la CEE, en étroite collaboration avec les commissions fluviales qui utilisent les versions française et russe du CEVNI.

23. Parallèlement à ces activités, la CEE et les commissions fluviales pour le Danube, la Moselle et le Rhin préparent la traduction du CEVNI en allemand, ce qui devrait faciliter l'application du CEVNI par les bateliers et les autres participants dans la navigation intérieure.

24. Le champ préliminaire de la prochaine révision du CEVNI couvrira donc les éléments suivants:

- a) Mise à jour des chapitres 1 à 8 et du chapitre 10;
- b) Mise à jour du chapitre 9 sur les prescriptions nationales et régionales;
- c) Amélioration des différentes versions linguistiques du CEVNI;

---

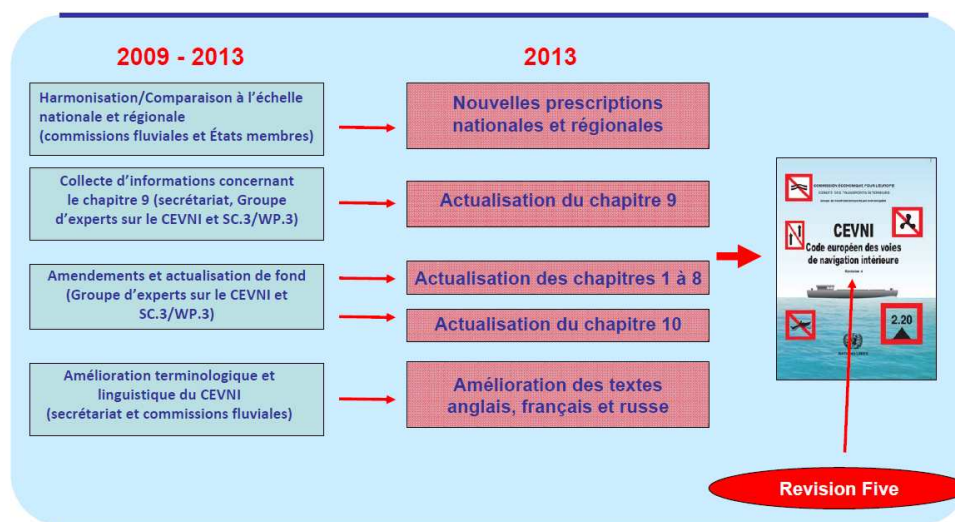
<sup>1</sup> C'est ainsi que, sur recommandation du Groupe d'experts du CEVNI, le SC.3/WP.3 examine actuellement de nouvelles propositions sur l'utilisation du Système automatique d'identification pour la navigation intérieure et envisage d'étudier les amendements au chapitre 10 du CEVNI («Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux»), sur la base de la Convention de 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

d) Publication des renseignements sur les dérogations nationales et régionales spéciales.

25. Compte tenu de ces considérations, le projet de plan de la prochaine révision du CEVNI peut être présenté comme suit:

Figure 1

### Projet de plan de la prochaine révision du CEVNI



26. La prochaine révision pourrait, en principe, intervenir au plus tôt à la cinquante-septième session du SC.3, en octobre 2013.

## VI. Recommandations de principe pour la prochaine révision du CEVNI

27. Partant des données d'expérience concernant la quatrième édition révisée du CEVNI, et tenant compte du travail en cours sur le Code, tel que décrit ci-dessus, le SC.3 met en avant les recommandations de principe ci-après visant à assurer le succès de la mise en œuvre du CEVNI et de l'élaboration de sa prochaine version:

a) Les pays membres et les commissions fluviales devraient, autant que faire se peut, s'efforcer de mettre leurs réglementations en conformité avec les dispositions de la quatrième version révisée du CEVNI. Si cela n'est pas possible, ils doivent notifier au SC.3 les raisons de cette impossibilité, qui peut, le cas échéant, donner lieu à l'amendement d'une disposition du CEVNI;

b) Les pays membres et les commissions fluviales doivent participer activement au travail du Groupe d'experts du CEVNI et/ou du SC.3/WP.3 en vue d'élaborer de futurs amendements au Code et de coordonner ce travail avec celui entrepris par les commissions fluviales. Les commissions fluviales, en particulier, doivent être dûment représentées au sein du Groupe d'experts du CEVNI et leurs États membres doivent à cet effet soutenir leurs secrétariats respectifs;

c) Les pays membres de la CEE et les commissions fluviales doivent, dans la mesure du possible, fournir les renseignements voulus sur les prescriptions nationales et régionales, en utilisant le questionnaire sur le CEVNI.