



Conseil économique et social

Distr. générale
26 septembre 2014

Français seulement

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

Quarante-cinquième session

Genève, 25–27 juin 2014

Point 4 (a) de l'ordre du jour provisoire

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)
(Résolution n° 24 révisée)

Propositions d'amendements au CEVNI révision 4

Transmis par le Groupe d'Experts sur le CEVNI

I. Mandat

1. Ce document est soumis conformément aux activités et résultats escomptés dans le module 5: transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail 2014–2015 (ECE/TRANS/2014/23) adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014.
2. Lors de sa quarante-quatrième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a prié le secrétariat d'établir un document contenant les amendements au CEVNI 4 adoptés par le Groupe d'experts du CEVNI à ses vingt-troisième et vingt-quatrième sessions pour considération à sa quarante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, par. 32).

II. Proposition d'amendements aux chapitres 1–10 du CEVNI

A. Chapitre 1

3. Article 1.01

Dans la version anglaise, *modifier* l'article 1.01 d), définition 13 *comme suit*¹

(Sans objet dans la version française)

Modifier l'article 1.01 c), définitions 1 et 2 *comme suit*¹

1. Les termes : «feu blanc», «feu rouge», «feu vert», «feu jaune» et «feu bleu» désignent les feux dont les couleurs répondent aux prescriptions ~~de~~ **auxquelles se réfère** l'annexe 4 du présent Règlement ;

2. Les termes : «feu puissant», «feu clair» et «feu ordinaire» désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions ~~de~~ **auxquelles se réfère** l'annexe 5 du présent Règlement ;

4. Article 1.04

Dans la version anglaise, *modifier* l'article 1.04, paragraphe 2 (c) *comme suit*¹

(Sans objet dans la version française)

5. Article 1.07

Modifier l'article 1.07, paragraphe 4, *comme suit*²

c) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m **mais inférieure à 15 m**, chargés de conteneurs sur plus de trois couches ou sur plus de trois largeurs ;

6. Article 1.19

Modifier l'article 1.19 *comme suit*¹

Article 1.19 – Ordres particuliers

Les conducteurs, ainsi que les personnes sous la garde desquelles sont placées des installations flottantes, doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation. **Sous réserve du respect des dispositions des accords internationaux pertinents, ceci s'applique également dans le cas d'une poursuite transfrontalière.**

7. Article 1.22

Insérer un nouveau paragraphe 2 dans l'article 1.22 *comme suit*¹

2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont

¹ Décision de la vingt-quatrième session du Groupe d'experts du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16).

² Décision de la vingt-troisième session du Groupe d'experts du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, annexe I).

signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, limiter ou interdire la navigation ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau.

B. Chapitre 2

8. Article 2.05

Modifier l'article 2.05, paragraphe 1 comme suit¹

1. Les ancres des bateaux doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification. **Ces marques doivent inclure au minimum soit le Numéro Européen unique d'Identification (ENI) soit les nom et domicile du propriétaire du bateau.**

Lorsqu'une ancre est utilisée sur un autre bateau du même propriétaire, ces marques d'origine peuvent être conservées.

C. Chapitre 4

9. Article 4.07

Remplacer l'article 4.07 par²

Article 4.07 – Système automatique d'identification pour la navigation intérieure (AIS)

1. Les bateaux doivent être équipés d'un appareil AIS intérieur conforme à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (Résolution n° 63) et au Règlement des radiocommunications de l'UIT. L'appareil AIS intérieur doit être certifié et installé conformément aux prescriptions de l'autorité compétente et doit être en bon état de fonctionnement. L'autorité compétente peut exempter les bateaux maritimes de ces prescriptions.

Sont exemptés de ces prescriptions les bateaux suivants:

- a) Les bateaux dans un convoi, à l'exception de celui qui assure la propulsion principale ;
- b) Les menues embarcations ;
- c) Les bateaux sans moyens de propulsion propres ;
- d) Les bacs ne naviguant pas librement.

2. L'appareil AIS intérieur doit être enclenché à tout moment et les données saisies dans l'appareil doivent à tout moment correspondre aux données effectives du bateau ou du convoi. Cette prescription ne s'applique pas aux bateaux stationnant dans les aires de stationnement désignées par l'autorité compétente. Les bateaux visés au paragraphe 1 a) doivent désactiver tout appareil AIS intérieur se trouvant à bord tant qu'ils font partie du convoi.

3. Le Règlement des radiocommunications de l'UIT s'applique à l'envoi de messages par l'AIS intérieur.

4. Conformément au chapitre 2 de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (Résolution n° 63) et des Recommandations respectives de l'UIT, au minimum les données suivantes doivent être transmises :

- a) Identifiant utilisateur (Identité du service mobile maritime, MMSI) ;
- b) Nom du bateau ;
- c) Type de bateau ou de convoi ;
- d) Numéro européen unique d'identification (ENI) ou numéro OMI ;
- e) Longueur hors-tout du bateau ou du convoi (précision au décimètre) ;
- f) Largeur hors-tout du bateau ou du convoi (précision au décimètre) ;
- g) Position (WGS 84) ;
- h) Vitesse de fond (SOG) ;
- i) Route de fond (COG) ;
- j) Heure du dispositif électronique de détermination de la position ;
- k) Statut navigationnel (par exemple faisant route avec utilisation du moteur, à l'ancre, amarré) ;
- l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau avec une précision au mètre (par exemple antenne GNSS) ;
- m) Précision de la position (GNSS/DGNSS) ;
- n) Type de dispositif électronique de détermination de la position (par exemple GPS, Galileo, Glonass).

5. Le conducteur de bateau doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :

- a) La longueur hors-tout ;
- b) La largeur hors-tout ;
- c) Le type de convoi ;
- d) Le statut navigationnel ;
- e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau avec une précision au mètre.

6. Les menues embarcations peuvent être équipées d'un appareil AIS intérieur, d'une station AIS de Classe A, ou d'une station AIS de Classe B. Les appareils AIS intérieur doivent être conformes à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (Résolution n° 63) et aux règlements de radiotéléphonie. Les stations AIS de Classe A doivent être conformes aux règlements de l'OMI. Les stations AIS de Classe B doivent être conformes aux règlements de télécommunication et électrotechniques internationaux.

7. Les menues embarcations qui n'ont pas de numéro ENI ne sont pas tenues de transmettre les données visées au paragraphe 4 d) ci-dessus.

8. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau.

9. Pour les bateaux utilisant une station AIS de Classe A possédant une réception par type OMI ou une station AIS de Classe B, les prescriptions du paragraphe 1 s'appliquent par analogie.

D. Chapitre 6

10. Article 6.03 bis

Modifier l'article 6.03 bis comme suit¹

Article 6.03 bis – Routes qui se croisent

1. Lorsque deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, le bateau qui voit l'autre bateau sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant. ~~Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.~~ Cette règle ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

2. La disposition du paragraphe 1 ci-dessus ne s'applique pas lorsqu'un des articles 6.13, 6.14 ou 6.16 est applicable.

3. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégorie différente, deux menues embarcations font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile.

~~Toutefois, l'embarcation qui suit le côté du chenal à tribord est tenue de maintenir sa route.~~

4. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 1 ci-dessus, lorsque dans le cas de bateaux à voile, deux bateaux font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

- a) Quand chacun des bateaux reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;
- b) Quand les deux bateaux reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;
- c) Si un bateau qui reçoit le vent de bâbord voit un autre bateau au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre bateau reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

~~Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route.~~

Ce paragraphe ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

5. Par dérogation aux paragraphes 1, 3 et 4 ci-dessus, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord est tenu de maintenir sa route sur le côté du chenal ; l'autre bateau doit s'écarter. Ce paragraphe ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux.

11. Article 6.04

Modifier l'article 6.04, paragraphe 4 a) comme suit¹

- a) de jour :
 - soit montrer un feu puissant blanc scintillant ~~ou agiter un pavillon ou un panneau bleu clair~~ ;

- soit montrer un panneau bleu clair asservi à un feu clair blanc scintillant ;

Insérer un nouveau paragraphe 9 dans l'article 6.04 comme suit¹

9. Nonobstant toute disposition contraire du paragraphe 8 ci-dessus, lorsque, dans le cas de menues embarcations de catégorie différente, deux menues embarcations se rencontrent de telle sorte qu'il existe un danger d'abordage, les menues embarcations motorisées doivent s'écarter de la route de toutes les autres menues embarcations et les menues embarcations qui ne sont ni motorisées ni à voile doivent s'écarter de la route des menues embarcations à voile. Toutefois, le bateau qui suit le côté du chenal à tribord doit continuer de suivre le côté du chenal ; l'autre bateau doit laisser le passage.

12. Article 6.17

Dans la version anglaise, *modifier* l'article 6.17, paragraphe 1 *comme suit¹*

(Sans objet dans la version française)

13. Article 6.25

Dans la version anglaise, *modifier* l'article 6.25, paragraphes 1 et 2 *comme suit¹*

(Sans objet dans la version française)

14. Article 6.26

Dans la version anglaise, *modifier* l'article 6.26, paragraphe 4 *comme suit¹*

(Sans objet dans la version française)

15. Article 6.28

Modifier l'article 6.28, paragraphe 8 *comme suit²*

8. Dans les garages des écluses et dans les écluses, il est obligatoire de maintenir une distance latérale minimale de 10 m à l'égard des bateaux et des convois portant ~~le feu bleu ou le cône bleu~~ **la signalisation** visée à l'article 3.14, paragraphe 1. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux bateaux et aux convois qui portent également cette signalisation ni aux bateaux visés à l'article 3.14, paragraphe 7.

Modifier l'article 6.28, paragraphe 11 *comme suit²*

11. À l'approche des garages des écluses, à l'arrivée et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent se déplacer à une vitesse permettant d'éviter tout dommage aux écluses, ~~et aux bateaux ou engins flottants~~ **aux matériels flottants** et tout danger pour les personnes à bord.

16. Article 6.28 bis

Modifier l'article 6.28 bis, paragraphe 1, deux premières phrases *comme suit²*

1. L'accès d'une écluse est réglé de jour comme de nuit par des ~~signaux visuels~~ **feux de signalisation** placés d'un côté ou de chaque côté de l'écluse. Ces ~~signaux~~ **feux de signalisation** ont la signification suivante :

Modifier l'article 6.28 bis, paragraphe 2, première phrase *comme suit²*

2. La sortie d'une écluse est réglée de jour comme de nuit par les ~~signaux visuels~~ **feux de signalisation** suivants :

17. Dans la version anglaise, *modifier* l'article 6.30, paragraphe 2, dernière phrase *comme suit*²

(Sans objet dans la version française)

E. Chapitre 7

18. Article 7.01

Dans la version anglaise, *modifier* l'article 7.01, paragraphes 1 et 2 *comme suit*¹

(Sans objet dans la version française)

19. Article 7.03

*Insérer un nouveau paragraphe 4 dans l'article 7.03 comme suit*¹

4. Dans le cas où cet 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.

20. *Modifier* l'article 7.05, paragraphe 2 *comme suit*²

2. Aux aires de stationnement où est placé le signal E.5.1 (annexe 7), les bateaux et matériels flottants ne peuvent stationner que sur le plan d'eau dont la largeur, ~~comptée à partir du signal~~, est indiquée en mètres sur celui-ci. **La largeur est comptée à partir du signal.**

21. *Modifier* l'article 7.07, paragraphe 1 *comme suit*²

1. La distance minimale à respecter entre deux bateaux, convois poussés et formations à couple en stationnement est de :

- a) 10 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 1 de l'article 3.14 ;
- b) 50 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 2 de l'article 3.14 ;
- c) 100 m si l'un de ceux-ci porte la signalisation visée au paragraphe 3 de l'article 3.14.

~~Dans les cas où les deux bateaux, convois poussés ou formations à couple portent un ou plusieurs feux ou cônes, le nombre de feux ou de cônes le plus élevé impose la distance à respecter.~~

F. Chapitre 8

22. *Modifier* l'article 8.02, paragraphe 2 d) *comme suit*²

d) ~~numéro officiel du bateau~~ **numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel** ; pour les navires de mer: numéro OMI ;

G. Chapitre 9

23. *Insérer un nouveau paragraphe 3 à l'article 9.05 comme suit*²

3. S'agissant de l'article 4.07, les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription d'utiliser l'AIS intérieur ou autoriser des exceptions limitant l'utilisation de l'AIS intérieur à certains secteurs, par exemple les aires réservées au stationnement le long du chenal.

H. Chapitre 10

24. *Modifier l'article 10.07³, paragraphe 3 comme suit*¹

3. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que la personne responsable du poste d'avitaillement, du bateau d'avitaillement ou du camion-citerne et le membre d'équipage responsable de la procédure d'avitaillement ont rempli et signé ~~la~~ **une** liste de contrôle (en deux exemplaires), ~~qui figure à l'annexe 11~~, et se sont accordés sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement:

25. *Ajouter dans l'article 10.07, fin du paragraphe 3, une nouvelle phrase comme suit*¹

Un exemple de la liste de contrôle figure à l'annexe 11.

III. Proposition d'amendements aux annexes 1 à 10 du CEVNI

A. Annexe 1

26. *Ajouter dans l'annexe 1 le groupe de lettres distinctif suivant pour la Slovénie : SLO*².

B. Annexe 3

27. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 5 comme suit*²

Article 3.09, paragraphe 1: Bateau motorisé faisant route ~~seul~~ en tête d'un convoi remorqué ou placé en renfort.

28. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 14 comme suit*²

Article 3.10, paragraphe 1 c) ii) : Convois poussés, plus de deux bateaux **autres que le pousseur** visibles de l'arrière sur la largeur totale.

29. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 45 comme suit*²

Article 3.20, paragraphes 1 et 4: ~~Bateaux amarrés directement ou indirectement à la rive~~ **Tous les bateaux en stationnement.**

30. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 46 comme suit*²

Article 3.20, paragraphe ~~2~~**1**: Bateaux stationnant au large.

³ Article 10.07 tel que proposé dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4 et approuvé par le SC3/WP3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, par. 41)

31. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 47 comme suit²*
Article 3.20, paragraphe ~~3~~2: Convois poussés stationnant au large.
32. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 48 comme suit²*
Article 3.20, paragraphe ~~4~~3: Menues embarcations en stationnement.
33. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 56 comme suit²*
Article 3.25, paragraphe 1 a): Engins flottants au travail et bateaux **en stationnement** effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; passage libre des deux côtés.
34. *Modifier l'annexe 3, texte du croquis 57 comme suit²*
Article 3.25, paragraphe 1 a) et b): Engins flottants au travail et bateaux **en stationnement** effectuant des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage ; passage libre d'un côté.

C. Annexe 7

35. Dans l'annexe 7, section I, *supprimer* la note de bas de page dans le texte du signal A.13².
36. Dans l'annexe 7, section I, *modifier* le signal A.16 pour ajouter la représentation d'une personne sur le bateau².
37. *Modifier l'annexe 7, section I, texte du signal D.1, première phrase comme suit²*
D.1 ~~Passer~~ **Ouverture** recommandée
38. *Modifier l'annexe 7, section I, texte du signal E.7.1 comme suit²*
E.7.1 Aire de stationnement réservée au chargement et au déchargement **immédiat** des véhicules. (~~La durée maximale du stationnement autorisé peut être indiquée sur une cartouche au dessous du panneau~~)
39. Dans l'annexe 7, section I, après le signal E.9b, *insérer* un nouveau signal E.9c *comme suit²*



E.9c

40. Dans l'annexe 7, section I, *modifier* le signal E.19 pour ajouter la représentation d'une personne sur le bateau².
41. *Modifier l'annexe 7, section I, texte du signal E.22 comme suit²*
E.22 Autorisation de mettre des **menues** embarcations à l'eau ou de les en retirer.
42. Annexe 7
Insérer un nouveau signal E.6.1 dans l'annexe 7 comme suit¹

E.6.1 Utilisation des pieux d'ancrage autorisé
(voir article 7.03)



D. Annexe 8

43. *Modifier* l'annexe 8, section I, paragraphe 1 *comme suit*²

1. Balisage **des voies navigables**

La voie navigable, le chenal ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas toujours balisés.

Lorsque des bouées sont utilisées, elles ~~doivent être~~ sont ancrées à une distance d'environ 5 m des limites qu'elles indiquent.

Les épis et les hauts-fonds peuvent être signalés au moyen de balises fixes ou de bouées. Ces balises et ces bouées sont généralement placées en bordure des épis et des hauts-fonds ou devant eux.

~~Les balises et les bouées doivent être placées~~ **Il faut se tenir** à une distance suffisante **des balises et des bouées** pour éviter le risque de toucher le fond ou de heurter un obstacle

IV. Proposition d'amendement au CEVNI: nouvelle annexe 11

44. Nouvelle annexe 11

Ajouter une nouvelle annexe 11 «Liste de contrôle pour l'avitaillement en combustible», telle que présentée en annexe II du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4¹.

Annexe I

Compte rendu de la vingt-quatrième session du Groupe d'Experts du CEVNI

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa vingt-quatrième réunion les 26 et 27 mars 2014 à Genève.
2. Y ont participé : M. Reinhard Vorderwinkler (Autriche), Mme Natascha Dofferhoff-Heldens (Pays-Bas), M. Imre Matics (Commission du Danube), M. Željko Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save), Mme Valérie Blanchard, Mlle Blandine Cupidon et M. Martin Dagan (CEE-ONU).
3. Les représentants de la Fédération de Russie, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission de la Moselle n'ont pas pu assister à la réunion.
4. Les points suivants ont été discutés:
 - I. Adoption du compte rendu de la vingt-troisième session ;
 - II. Échange général d'informations ;
 - III. Achèvement du travail d'harmonisation du CEVNI avec le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) ;
 - IV. Dispositions concernant les menues embarcations ;
 - V. Utilisation de pieux d'ancrage ;
 - VI. Finalisation des listes de contrôle pour l'avitaillement en combustible ;
 - VII. Autres propositions d'amendement ;
 - VIII. Questions diverses ;
 - IX. Prochaine réunion.

I. Adoption du compte rendu de la vingt-troisième session

5. Le Groupe d'experts du CEVNI a adopté le compte rendu de sa vingt-troisième réunion qui s'est tenue le 11 février 2014, tel qu'il figure dans le document CEVNI EG/2014/4⁴.

II. Échange général d'informations

6. Le Groupe a noté qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter des éléments supplémentaires à l'échange d'informations qui s'était déroulé lors de la vingt-troisième réunion.

⁴ Également publié en tant qu'annexe I au rapport de la quarante-quatrième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88).

III. Achèvement du travail d'harmonisation du CEVNI avec le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

7. Le Groupe a étudié les explications communiquées par le CCNR sur les questions soulevées lors de sa vingtième session (juin 2013), telles que présentées dans le document CEVNI EG/2014/6, et a décidé de modifier l'article 1.19 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 6) et l'article 2.05, par. 1 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 8).

8. Le Groupe a décidé de garder le mot «panneau» dans les articles 3.31 et 3.32, car il considère qu'il s'agit du terme le plus approprié. Le Groupe rappelle que les panneaux ne sont pas utilisés uniquement dans le cadre de la signalisation de la circulation et que les panneaux auxquels se réfèrent ces articles 3.31 et 3.32 doivent avoir un diamètre de 60 cm au moins.

9. Le Groupe a étudié la proposition de la Belgique concernant l'ajout d'un nouveau paragraphe 2 à l'article 1.22, tel que présenté dans le document CEVNI EG/2014/9, basé sur la proposition originale du CCNR (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/10) et a décidé d'insérer ce nouveau paragraphe 2 à l'article 1.22 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 7).

10. Avec l'examen de ces deux documents, le Groupe a terminé l'étude des propositions visant l'harmonisation des dispositions du CEVNI avec celles du RPNR.

IV. Dispositions concernant les menues embarcations

A. Propositions de l'Autriche

11. Le Groupe a étudié les propositions de l'Autriche concernant la modification des articles 6.03 bis et 6.04 (CEVNI EG/2014/7 et CEVNI EG/2014/12) et a décidé de les modifier en conséquence (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 10 et 11).

B. Commentaires de l'Association Européenne de Navigation de Plaisance (EBA)

12. Le Groupe a étudié les commentaires soumis par l'Association Européenne de Navigation de Plaisance (EBA) dans les documents CEVNI EG/2014/8 et CEVNI EG/2014/11 et a répondu avec les explications suivantes (par. 14–18 ci-dessous).

13. Obligation pour les menues embarcations d'être équipées d'un système VHF, AIS et radar:

- a) Le Groupe a confirmé la règle générale selon laquelle les menues embarcations ne sont pas obligées d'être équipées d'un radar. Le Groupe a également confirmé qu'un accord avec l'article 6.30, tous les bateaux, y compris les menues embarcations, doivent être équipés d'un radar lorsque la navigation s'effectue par visibilité réduite. En conséquence, en situation de visibilité réduite, les menues embarcations non équipées d'un radar doivent immédiatement se rendre au poste d'amarrage ou d'ancrage sûr le plus (en accord avec l'article 6.33).
- b) Le Groupe a confirmé que les menues embarcations, si elles ne sont pas équipées d'un radar, ne sont pas obligées d'être équipées d'un système AIS ou VHF.

L'obligation d'être équipé des systèmes AIS et VHF s'applique seulement aux bateaux équipés d'un radar.

14. Dérogation pour les menues embarcations, bateaux de plaisance et bateaux de sport

Le Groupe a noté que les dérogations pour les menues embarcations s'appliquent aussi aux bateaux de plaisance et bateaux de sport tant que ces derniers correspondent à la définition de menue embarcation, c'est-à-dire ayant une longueur de coque inférieure à 20 m. Les bateaux de plaisance et bateaux de sport dont la longueur de coque est supérieure à 20 m ne peuvent pas bénéficier des dérogations aux dispositions du CEVNI accordées aux menues embarcations, car leur longueur pourrait poser des problèmes de sécurité.

15. Définitions

- a) Le Groupe a rappelé qu'après de longues discussions lors des sessions précédentes, un accord a finalement été trouvé sur la définition de «visibilité réduite». Le Groupe a noté qu'il n'était pas possible de proposer une mesure de la visibilité considérée comme réduite, d'autant plus qu'outre les conditions météorologiques, le chenal, le type de bateau, la taille du bateau et le nombre de bateaux naviguant doivent aussi être pris en compte.
- b) Concernant la version anglaise du CEVNI: étant donné qu'il n'y a pas de définition du mot «shipping» dans le CEVNI, et que ce terme pourrait induire en erreur car étant utilisé dans d'autres règlements dans le sens d'envoyer des biens, le Groupe a décidé de le remplacer par le mot «navigation» et de modifier, dans la version anglaise du CEVNI, les articles 1.01 (d), définition 13 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 3), article 1.04, paragraphe 2 (c) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 4), article 6.17, paragraphe 1 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 12), article 6.25, paragraphes 1 et 2 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 13), article 6.26, paragraphe 4 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 14), article 7.01, paragraphes 1 et 2 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 18).
- c) Le Groupe a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter une définition pour «navires de mer», car il a considéré que ce terme était suffisamment clair pour l'utilisation qui en est faite dans le CEVNI.
- d) Le Groupe a estimé que le terme «balancé» était suffisamment clair pour l'utilisation qui en est faite dans le CEVNI, vu les dispositions de l'article 3.18, paragraphe 1, illustrées de façon explicite dans le croquis 43a de l'annexe 3. De plus, la définition du verbe «balancer» peut être trouvée dans un dictionnaire standard : «Faire osciller quelque chose, une partie du corps, quelqu'un, en leur imprimant un mouvement qui les porte alternativement de part et d'autre d'une position d'équilibre.».
- e) Le groupe a noté que la définition de bateau de plaisance ou de sport comprend les motos nautiques (article 1.01 a) 11.) mais a rappelé que d'après l'article 9.02, paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent utiliser des définitions différentes pour les motos nautiques.

16. Marques d'identification sur les menues embarcations

Le Groupe a confirmé que l'article 2.02 «Marques d'identification des menues embarcations» s'applique aussi aux bateaux de plaisance naviguant en mer s'ils correspondent à la définition de menue embarcation. Il est rappelé qu'un bateau ne doit pas obligatoirement porter le nom et le domicile de son propriétaire s'il porte déjà des marques officielles d'immatriculation (article 2.02, paragraphe 1). En conséquence, les propriétaires sont vivement encouragés à immatriculer leurs bateaux.

17. Article 6.02 «Menues embarcations : règles générales»

Concernant l'article 6.02 «Menues embarcations : règles générales», le Groupe n'a pas souhaité indiquer quels articles du chapitre 6 s'appliquent ou non aux menues embarcations, car il a considéré que les utilisateurs de menues embarcations doivent lire et connaître toutes les règles de navigation. De plus, le Groupe a noté que la plupart des dispositions du CEVNI s'appliquent aux menues embarcations et qu'il y avait peu de dérogations.

V. Utilisation de pieux d'ancrage

18. Le Groupe a étudié la proposition des Pays-Bas concernant l'ajout de nouvelles dispositions sur l'utilisation de pieux d'ancrage (CEVNI EG/2014/9) et a décidé d'insérer un nouveau paragraphe 4 dans l'article 7.03 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 19) et un nouveau signal E.6.1 dans l'annexe 7 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 42).

VI. Finalisation de la liste de contrôle pour l'avitaillement en combustible

19. Le Groupe a décidé d'ajouter au CEVNI une nouvelle annexe 11 «Liste de contrôle pour l'avitaillement en combustible» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 44), telle que présentée en annexe II du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4 et de modifier l'article 10.07, paragraphe 3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 24 et 25). D'après le représentant de l'Autriche, l'expérience dans son pays a montré que cette liste courte était facile à implémenter et a permis de réduire les pertes de combustible.

20. En conséquence, le Groupe a décidé de ne pas insérer la longue liste «Liste de contrôle soutage pour l'avitaillement des bâtiments de haute mer», fournie par le Guide international de sécurité pour les bateaux de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT), en tant que supplément de l'annexe 11 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/4, annexe III).

VII. Autres propositions d'amendement

21. Comme demandé par le SC.3/WP.3 lors de sa quarante-quatrième session, le Groupe a étudié la proposition d'amendement de l'article 6.04, paragraphe 4, présentée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/3 et a discuté si agiter un drapeau ou panneau bleu clair devrait tout de même être autorisé dans certaines situations (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/88, par. 36 b)).

22. Le Groupe a noté que le CEVNI ne pouvait pas prévoir toutes les situations d'urgence ou de panne et qu'en cas de panne de l'équipement assurant l'alimentation des feux, une batterie de secours pourrait être utilisée.

23. De plus, le Groupe a rappelé que la suppression de la phrase concernant le drapeau ou panneau bleu clair avait pour but d'encourager l'usage du feu clair blanc scintillant.

24. En conséquence, le Groupe a décidé de modifier l'article 6.04, paragraphe 4 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 11).

VIII. Questions diverses

25. La représentante des Pays-Bas a fait observer que certains articles du CEVNI se réfèrent à des annexes vides et a proposé d'améliorer la formulation dans ces articles. En conséquence, le Groupe a décidé de modifier l'article 1.01 c), définitions 1 et 2 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/16, par. 3) et l'article 4.06, paragraphe 1 a) tel que précisé dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/1, par. 24.

IX. Prochaine session

26. Remarquant que la prochaine édition révisée du CEVNI (CEVNI 5) devrait être publiée début 2015, le Groupe a décidé de surseoir à la décision sur la date de sa prochaine session, et a demandé au secrétariat d'ajouter ce point à la discussion lors de la quarante-sixième session du SC.3/WP.3 en février 2015.
