



Conseil économique et social

Distr. générale
12 avril 2016

Original: français

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-neuvième session

Genève, 22–24 juin 2016

Point 6 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, révisée)

Propositions relatives à l'amendement du Code européen des voies de navigation intérieure

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5, Transport par voie navigable, du programme de travail pour 2016–2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), adopté par le Comité des transports intérieurs lors de sa soixante-dix-huitième session le 26 février 2016.

2. Dans son courrier du 1^{er} février 2016 adressé au secrétariat, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a transmis des informations relatives aux résolutions amendant le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), suite à celles publiées dans ECE/TRANS/SC.3/2015/19 et le document informel SC.3 n° 2 (2015). Ce document présente les motivations, telles que communiquées par la CCNR, qui sont à l'origine de ces résolutions. Le courrier de la CCNR et ses pièces jointes est reproduit dans le document informel n° 21 sans aucun changement ni modification.

II. Amendement relatif aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible – Protocole 15

3. La CCNR est favorable à l'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible de substitution pour la navigation intérieure. Dans sa Vision 2018, elle stipule: «Les innovations en faveur de carburants alternatifs et d'énergies alternatives, notamment le GNL, sont encouragées dans le respect des conditions de sécurité.».

4. L'objet de cet amendement est de préciser de façon claire et univoque les documents spécifiques et attestations d'expertise qui doivent se trouver à bord des bâtiments utilisant le GNL comme combustible. La nature et le contenu du manuel d'exploitation et du dossier de sécurité sont précisés dans un amendement au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) qui entre en vigueur au 1^{er} décembre 2016, et l'expertise requise dans l'utilisation du GNL est définie dans un amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui entre en vigueur au 1^{er} juillet 2016 (Protocole 2015-I-7).

III. Amendement aux prescriptions relatives à la vue dégagée – Protocole 16

5. Au cours des 10 dernières années, le transport de conteneurs sur le Rhin n'a cessé de s'accroître et les bâtiments transportent classiquement quatre couches de conteneurs entre Strasbourg et Rotterdam. La couche supérieure de conteneurs restreint la vue dégagée en avant de la proue du bâtiment. Ainsi, le maximum de 350 m de zone de non-visibilité est souvent dépassé et il existe de ce fait un risque de situations dangereuses. Parallèlement, il n'y a pas de directives claires pour les autorités de contrôle, pour savoir par exemple quand immobiliser un bâtiment. En effet, dans certains cas de figure (passage sous un pont, dans une écluse), des dérogations sont déjà admises pour étendre la zone de non-visibilité au-delà de 350 m. Il était donc nécessaire de clarifier les prescriptions existantes et de les adapter aux nouveaux enjeux de la navigation sans nuire à la sécurité de la navigation rhénane. En particulier sont nécessaires des exigences claires dont l'observation permet d'étendre la zone de non-visibilité au-delà de 350 m. Ces exigences rendront nécessaires des équipements supplémentaires, comme cela est déjà le cas lors du passage de certains ouvrages.

6. L'objet de cet amendement est d'insérer et de définir les exigences qui doivent être respectées pour que la zone de non-visibilité à l'avant du bâtiment puisse être étendue au-delà des 350 m. Cela permettra notamment le transport de cargaisons plus hautes, en particulier pour les conteneurs. L'augmentation de la zone de non-visibilité à l'avant du bâtiment est limitée dans tous les cas à 500 m. C'est pourquoi les exigences s'appliquent à une zone de non-visibilité comprise entre 350 m et 500 m. Ces exigences concernent le radar et les installations vidéo à la proue du bâtiment. Enfin, l'utilisation d'un radar nécessite des compétences particulières.

7. Ces modifications n'ont aucune incidence négative sur la batellerie. En effet, elles ne créent pas de contraintes supplémentaires puisqu'elles ouvrent une possibilité supplémentaire (qui reste optionnelle) en autorisant l'extension de la zone de non-visibilité de 350 à 500 m sous réserve d'exigences complémentaires. En revanche, elles fixent un cadre juridique clair qui favorise le développement, notamment du transport par conteneurs en quatre couches. Ces bâtiments ayant souvent plus de 110 m, ils sont déjà équipés d'un radar conformément à l'article 22 *bis*.05, chiffre 1, lettre *b*, du RVBR. Le surcoût consiste donc essentiellement à s'équiper d'installations vidéo. Ce surcoût a été chiffré à €10 000. Pour des bâtiments sans radar et sans installations vidéo, le coût a été chiffré à €30 000.

IV. Standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié¹

8. Le standard comprend:
- Une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL (camion-bateau). Elle comporte 4 parties (A, B, C, D). Le remplissage de la partie A est facultative, mais recommandée, le remplissage des parties B, C et D est obligatoire ;
 - Des lignes directrices pour aider l'utilisateur à remplir la liste.
9. L'édition en vigueur de ce standard est téléchargeable sur le site de la CCNR (www.ccr-zkr.org). Ce standard s'applique pour l'avitaillement en GNL comme combustible. Il ne s'applique pas pour le chargement de GNL comme cargaison.

V. Remarques additionnelles du secrétariat

10. Les résolutions de la CCNR mentionnées aux chapitres II, III et IV précédents, dans l'attente de la constitution du Groupe d'experts sur le CEVNI, pourraient servir de base à des propositions d'amendements du CEVNI, si le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure l'estime nécessaire.
11. Les amendements possibles pourraient porter sur:
- Les bateaux utilisant le GNL comme combustible (Chapitre II) : éventuellement en lien avec, entre autres, les articles 1.01, 1.10, 6.28 et 7.08 ainsi que le chapitre 2 du CEVNI ;
 - L'ajout en annexe au CEVNI d'une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL (Chapitre IV);
 - Le champ de vision à l'avant des bateaux (Chapitre III) : éventuellement en lien avec l'article 1.07 du CEVNI.
12. Le Groupe de travail souhaitera peut-être demander au Groupe d'experts du CEVNI d'étudier et rédiger ces éventuels amendements.

¹ Disponible en langues anglaise et française dans le document informel SC.3/WP.3 n° 21 (2016).