



Conseil économique et social

Distr. générale
7 décembre 2011
Français
Original: anglais

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

Quarantième session

Genève, 15-17 février 2012

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)

Amendements aux chapitres 1 à 8

Note du secrétariat

I. Mandat

1. À sa cinquante-troisième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) avait décidé de conserver le groupe de travail informel sur le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), qu'il avait renommé «Groupe d'experts du CEVNI» et qui est composé de représentants des commissions fluviales et des gouvernements intéressés. Il avait chargé ce groupe 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 (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 13).

2. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa quinzième réunion le 11 octobre 2011 en vue d'étudier les amendements que les gouvernements et les commissions fluviales proposent d'apporter au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.4). Il a également étudié les observations des délégations relatives aux amendements qui avaient été soumis au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) à sa trente-neuvième session, mais que celui-ci n'avait pas approuvés (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 8 et 9).

3. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la liste de propositions d'amendements au CEVNI, présentée dans le document et, selon que de besoin, renvoyer les propositions pertinentes au SC.3, à sa cinquante-sixième session. Le rapport de la quinzième réunion du Groupe d'experts du CEVNI est reproduit à l'annexe du présent document.

II. Propositions d'amendements au CEVNI

4. Compte tenu des résultats des travaux de sa quinzième réunion, tenue le 11 octobre 2011, le Groupe d'experts du CEVNI a soumis à l'examen du SC.3/WP.3 les amendements suivants qu'il est proposé d'apporter au CEVNI. Les auteurs des propositions initiales sont indiqués dans les notes de bas de page.

A. Amendement à l'article 3.16

5. Modifier le paragraphe 1 comme suit, afin d'éviter que la hauteur de jour ne soit différente de la hauteur de nuit pour les bacs d'une longueur inférieure à 20 mètres¹:

«1. Les bacs ne naviguant pas librement doivent porter:

De nuit:

a) Un feu clair blanc visible de tous les côtés et placé à une hauteur d'au moins 5 m; toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m;

b) Un feu clair vert visible de tous les côtés et placé à 1 m environ au-dessus du feu visé sous a);

De jour:

Un ballon vert placé à une hauteur d'au moins 5 m. **Toutefois, cette hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 m.**».

B. Amendement à l'article 3.25

6. Au paragraphe 1 de l'article 3.25, à la fin de l'alinéa *a*, dans la version anglaise (sans objet dans la version française), le membre de phrase «and as appropriate», devrait faire l'objet d'une nouvelle ligne, afin d'éviter toute confusion².

C. Amendement à l'article 4.07

7. Remplacer le texte actuel de cet article par ce qui suit³:

«Article 4.07 – Système automatique d'identification pour la navigation intérieure

1. Les bateaux, à l'exception des navires de mer, ne sont autorisés à utiliser le système automatique d'identification (AIS) que s'ils sont équipés d'une installation AIS Navigation intérieure conforme à la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (Résolution n° 63 (ECE/TRANS/SC.3/176)). L'installation AIS Navigation intérieure doit être certifiée par une organisation habilitée pour ce faire dans le pays respectif et doit être conforme à la réglementation en matière de radiotéléphonie. Elle doit se trouver en bon état de fonctionnement. Les menues embarcations utilisant un système AIS

¹ Proposition de la Slovaquie, approuvée par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe).

² Proposition de la Slovaquie, approuvée par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe).

³ Proposition de l'Autriche, soumise au SC.3/WP.3 pour un examen plus approfondi conformément à la décision prise par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe).

doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en ordre de marche pour la voie de bateau à bateau.

2. Les bateaux ne sont autorisés à utiliser l'AIS que si les paramètres introduits dans l'installation AIS correspondent à tout moment aux paramètres réels du bateau ou du convoi.

3. Tous les bateaux, autres que les navires de mer équipés d'AIS de classe A conformément à la norme de l'OMI, doivent être équipés d'un transpondeur AIS Navigation intérieure.

4. Sont exemptés des obligations visées au paragraphe 3 les bateaux suivants:

a) Les bateaux dans un convoi, à l'exception de celui qui assure la traction principale;

b) Les bacs ne naviguant pas librement;

c) Les menues embarcations.

5. Les bateaux visés au paragraphe 4 a) doivent désactiver toute installation AIS Navigation intérieure se trouvant à bord tant qu'ils font partie du convoi.

6. Quand le bateau fait route dans un secteur de fleuve où conformément au paragraphe 3 l'autorité compétente exige qu'il soit équipé d'un transpondeur AIS Navigation intérieure, les informations suivantes, au minimum, doivent être transmises:

a) Code d'identification de la station (Identité dans le service mobile maritime, MMSI);

b) Nom du bateau;

c) Type de bateau;

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) Type de convoi (pour les convois) autre que les navires de mer équipés d'AIS de classe A conformément à la norme de l'OMI;

h) Position (WGS 84);

i) Vitesse fond;

j) Route fond;

k) Précision de la position (GNSS/DGNSS);

l) Heure de l'appareil électronique de localisation (date et heure);

m) Conditions de navigation;

n) Position de l'antenne GNSS (précision au mètre).

7. Le conducteur de bateau est tenu de mettre à jour sans délai, si elles se trouvent modifiées en cours de route, les données concernant:

a) La longueur hors-tout;

b) La largeur hors-tout;

c) Le type de convoi;

- d) Les conditions de navigation;
 - e) La position de l'antenne GNSS (précision au mètre).
8. Les obligations visées au paragraphe 6 ne sont pas en vigueur pendant le stationnement:
- a) Dans une zone balisée par des signaux de quai; ou
 - b) Dans un port.
9. Lors de la transmission de messages par AIS Navigation intérieure, il convient d'observer la discipline des échanges radio.».

D. Amendement à l'article 6.10

8. Modifier comme suit la dernière phrase du paragraphe 6 de la version russe, afin d'aligner le texte russe sur le texte anglais⁴:

Remplacer «малое судно» par «малое парусное судно».

E. Amendement à l'article 7.08

9. Modifier le paragraphe 2 comme suit⁵:

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. ~~Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bateaux en stationnement dans les bassins des ports.~~ **Toutefois, les bateaux en stationnement dans les bassins des ports ou dans les lieux de stationnement où une surveillance permanente est assurée sont dispensés de cette obligation.**

F. Amendement à l'article 8.02

10. Modifier le paragraphe 6 comme suit⁶:

L'autorité compétente ne doit pas communiquer ces données à des tiers, **à l'exception des autorités compétentes voisines le long du parcours du bateau.** Toutefois, en cas d'accident, l'autorité compétente peut communiquer aux services de secours les données nécessaires à la réalisation des opérations de secours.

G. Amendements à l'annexe 3

11. Il est proposé d'apporter les corrections suivantes aux croquis de cette annexe, afin de les aligner sur les articles pertinents du chapitre 3⁷:

⁴ Proposition de la Slovaquie, approuvée par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe).

⁵ Proposition de l'Autriche, approuvée par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe).

⁶ Proposition de l'Autriche, approuvée par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe).

- a) Supprimer le croquis n° 41, puisque le paragraphe 4 de l'article 3.16 a été supprimé lors de la révision précédente;
- b) Remplacer la légende du croquis n° 45 par «Article 3.20: Bateaux en stationnement»;
- c) Au croquis n° 46, supprimer le croquis relatif à la signalisation de nuit et, dans la légende, remplacer «paragraphe 2» par «paragraphe 1»;
- d) Dans la légende du croquis n° 47, remplacer «paragraphe 3» par «paragraphe 2»;
- e) Dans la légende du croquis n° 48, remplacer «paragraphe 4» par «paragraphe 3»;
- f) Les croquis n° 50 et n° 51 étant identiques, il est proposé de remplacer l'un des deux par la représentation, manquante pour l'instant, de bateaux naviguant librement.

H. Amendements à l'annexe 6

12. À l'annexe 6, après la section F b), il est proposé d'ajouter la représentation visuelle suivante du signal de brume pour les bacs ne naviguant pas au radar, visés au paragraphe 2 de l'article 6.33⁸:



- ii) Bacs ne naviguant pas au radar Un son prolongé suivi de quatre sons brefs; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Art. 6.33, par. 2.

⁷ Proposition de la Slovaquie, approuvée par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe).

⁸ Proposition de la Slovaquie, approuvée par le Groupe d'experts du CEVNI à sa quinzième réunion (annexe). Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter que cette représentation existait dans la troisième édition révisée du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.3), mais uniquement pour les voies navigables de catégorie II. Elle avait été éliminée lorsque la classification des voies navigables en catégorie I et catégorie II avait été supprimée dans la dernière révision.

Annexe

Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI lors de sa réunion du 11 octobre 2011

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa quinzième réunion le 11 octobre 2011, immédiatement avant la cinquante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (12-14 octobre 2011).
2. Y ont participé M. R. Vorderwinkler (Autriche), M. Peter Čáky (Slovaquie), M. Vladimír Hanusek (Slovaquie), M. Petr Pavlasek (Slovaquie), M. K. Anda (Commission du Danube), M. Ž. Milković (Commission internationale du bassin de la Save) et M^{me} A. Jaimurzina (CEE).
3. M^{me} N. Dofferhoff (Pays-Bas), M^{me} Virginie Tusseau (Commission de la Moselle) et M. G. Pauli (Commission centrale pour la navigation du Rhin) n'ont pas été en mesure de participer à la réunion.
4. Les points suivants ont été examinés:
 - I. Adoption du compte rendu de la réunion précédente.
 - II. Mise en œuvre de la quatrième édition révisée du CEVNI en Slovaquie et questions y relatives.
 - III. Résultats des consultations relatives à la révision du chapitre 10.
 - IV. Autres amendements qu'il est proposé d'apporter au CEVNI.
 - V. Version allemande du CEVNI.
 - VI. Questions diverses.
 - VII. Prochaine réunion.

I. Adoption du compte rendu de la quatorzième réunion

5. Le Groupe d'experts du CEVNI a adopté le compte rendu de sa quatorzième réunion, tenue le 16 juin 2011, tel qu'il figure dans le document CEVNI EG/2011/8.

II. Mise en œuvre de la quatrième édition révisée du CEVNI en Slovaquie et questions y relatives

6. M. Čáky a fait savoir que la quatrième édition révisée du CEVNI avait été transposée dans la législation nationale slovaque au moyen d'un renvoi direct à la dernière édition du CEVNI et que ces dispositions entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2012. Il a noté qu'en conséquence, seules quelques rares différences par rapport au CEVNI, voire aucune, ne subsisteraient, contrairement à la situation antérieure, qui avait été décrite dans le dernier rapport sur la mise en œuvre du CEVNI (ECE/TRANS/SC.3/2011/7). Il a indiqué que des renseignements actualisés sur la question seraient communiqués au secrétariat.
7. Le Groupe d'experts du CEVNI s'est félicité de la mise en œuvre du CEVNI par la Slovaquie et, répondant aux questions de la délégation slovaque, il a apporté des précisions concernant plusieurs dispositions du CEVNI qui avaient suscité des questions lors de leur

mise en œuvre en Slovaquie. Le Groupe a également examiné, puis approuvé, les propositions d'amendements au CEVNI suivantes, qui avaient été présentées par la Slovaquie:

a) Article 1.10, paragraphe 5: Il pourrait être précisé à la dernière phrase que le certificat de bateau et le certificat de jaugeage pourraient également être conservés par l'exploitant de la barge. Le Groupe d'experts a approuvé cette proposition et a décidé de la présenter au SC.3 à sa prochaine session, lors de laquelle une autre proposition d'amendement relative au paragraphe 5 de l'article 1.10 serait examinée;

b) Article 1.15, paragraphe 2: L'interdiction de jeter, de verser ou de faire écouler dans la voie navigable des déchets pétroliers et des mélanges de ces déchets avec de l'eau pourrait être élargie à d'autres produits. Le Groupe a noté que l'interdiction générale était énoncée au paragraphe 1 de cet article, mais est convenu que le paragraphe 2 pourrait faire l'objet d'un examen plus approfondi dans le cadre de la révision prochaine du chapitre 10 («Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux»);

c) Article 3.14, paragraphe 5: Au lieu d'indiquer que la signalisation doit être portée par le pousseur placé à tribord, il suffirait peut-être d'indiquer qu'elle doit être visible de tous les côtés. Le Groupe a décidé que cette proposition ferait l'objet d'un examen plus approfondi ultérieurement, en particulier en collaboration avec la CCNR, puisque le paragraphe 5 est identique à la disposition du Règlement de police pour la navigation du Rhin;

d) Article 3.16, paragraphe 1: Dans la phrase relative à la signalisation de jour, il pourrait être précisé que la hauteur peut être réduite si la longueur du bac est inférieure à 20 mètres, afin d'éviter qu'il n'y ait une différence entre la hauteur de nuit et la hauteur de jour pour ces bacs;

e) Article 3.16 et annexe 3: Comme le paragraphe 4 de l'article 3.16 a été supprimé lors de la dernière révision, le croquis n° 41 de l'annexe devrait être supprimé;

f) Article 3.25, paragraphe 1, alinéa a: À la fin de l'alinéa a, dans la version anglaise (sans objet dans la version française), le membre de phrase «and as appropriate» devrait faire l'objet d'une nouvelle ligne, afin d'éviter toute confusion;

g) Article 6.10, paragraphe 6: À la dernière phrase de la version russe, remplacer «малое судно» par «малое парусное судно», afin d'aligner le texte russe sur le texte anglais;

h) Article 6.33, paragraphe 2: À l'annexe 6, ajouter à l'alinéa F b) la représentation visuelle du signal de brume pour les bacs ne naviguant pas au radar, visés à cet article;

i) Annexe 3, section 3:

1. Remplacer la légende du croquis n° 45 par «Article 3.20: Bateaux en stationnement»;

2. Au croquis n° 46, supprimer le croquis relatif à la signalisation de nuit et, dans la légende, remplacer «paragraphe 2» par «paragraphe 1»;

3. Dans la légende du croquis n° 47, remplacer «paragraphe 3» par «paragraphe 2»;

4. Dans la légende du croquis n° 48, remplacer «paragraphe 4» par «paragraphe 3»;

5. Les croquis n° 50 et n° 51 étant identiques, il est proposé de remplacer l'un des deux par la représentation, manquante pour l'instant, de bateaux naviguant librement.

8. Le Groupe d'experts a décidé de renvoyer les propositions figurant aux alinéas *d* à *i* du paragraphe 8 au SC.3/WP.3, pour examen à sa prochaine session. Il a décidé également d'ajouter les propositions énoncées aux alinéas *a* à *c* du paragraphe 8 à la liste des amendements qu'il étudie actuellement. Il a remercié la Slovaquie de sa contribution aux travaux sur le CEVNI et a invité les représentants slovaques à participer activement aux réunions du Groupe.

III. Résultats des consultations relatives à la révision du chapitre 10

9. Les représentants de l'Autriche, de la Commission du Danube et de la Commission de la Save ont indiqué qu'après avoir effectué une évaluation préliminaire de la proposition de la CCNR relative au projet de version révisée du chapitre 10 (CEVNI EG/2011/7), ils avaient conclu qu'un délai supplémentaire était nécessaire pour établir la version définitive de la proposition relative à ce chapitre. Tout d'abord, étant donné que la Convention Déchets de la CCNR n'est entrée en vigueur que récemment, il serait judicieux d'obtenir des renseignements supplémentaires sur l'application pratique des dispositions de cette Convention et sur des questions y afférentes concernant sa mise en œuvre, selon que de besoin. Ensuite, la version révisée du chapitre 10 devait tenir compte des expériences réalisées dans d'autres bassins hydrographiques, en particulier des résultats du projet WANDA sur la gestion des déchets de la navigation intérieure sur le Danube, qui a amorcé sa phase finale. Pour ces motifs, le Groupe a décidé que la proposition de la CCNR pourrait être soumise au SC.3/WP.3 à sa prochaine session pour examen préliminaire, afin que tous les États membres de la CEE puissent faire part de leurs observations et communiquer des renseignements supplémentaires, de sorte qu'il puisse poursuivre ses travaux sur la proposition en 2012.

IV. Autres amendements qu'il est proposé d'apporter au CEVNI

10. Le Groupe a passé en revue la liste de nouvelles propositions d'amendements au CEVNI présentée dans le document CEVNI EG/2011/3/Rev.2, et a décidé de ce qui suit:

A. Emploi du membre de phrase «Les autorités compétentes peuvent» et amendement à l'article 8.02

11. À sa réunion du 16 juin 2011, le Groupe d'experts du CEVNI a étudié la question de l'utilisation de l'expression «les autorités compétentes peuvent/doivent» dans le CEVNI, pour donner suite à l'observation du secrétariat de la CCNR qui avait indiqué que, de l'avis de cette dernière, les règlements types ne devraient contenir ni indications destinées aux autorités compétentes ni déclaration de nature informative. Comme suite à la décision du Groupe, le secrétariat a dressé la liste des articles dans lesquels cette expression est utilisée (CEVNI EG/2011/9). Cette liste montre que cette expression n'est que très rarement employée (huit articles au total) et que, dans la plupart des cas, elle renferme des renseignements supplémentaires à l'intention des conducteurs de bateau, les informant des mesures susceptibles d'être prises par les autorités compétentes. En outre, l'utilisation de cette expression n'a pour l'instant pas été contestée en Autriche ou dans d'autres pays qui ont mis en œuvre le CEVNI. En conséquence, le Groupe a décidé de maintenir en l'état les dispositions énoncées dans le document CEVNI EG/2011/9, à moins qu'une proposition concrète portant sur un article donné ne soit soumise par la CCNR ou une autre partie.

12. Compte tenu de cette décision, le Groupe a confirmé que la proposition d'amendement à la première phrase de l'article 8.02 devrait être soumise à nouveau au SC.3/WP.3 comme suit:

«L'autorité compétente ne doit pas communiquer ces données à des tiers, à l'exception des autorités compétentes voisines le long du parcours du bateau.».

B. Amendement à l'article 1.08

13. En ce qui concerne la proposition qu'il avait présentée à l'origine visant à ajouter à cet article un paragraphe relatif aux équipements de sauvetage pour enfant, le Groupe d'experts du CEVNI a fait sienne la proposition du Groupe d'experts volontaires chargé de la résolution n° 61 d'inclure cette disposition dans la résolution n° 61 plutôt que dans le CEVNI.

C. Texte révisé de l'article 4.07 sur l'AIS pour la navigation intérieure

14. Le Groupe a noté que la CCNR n'avait communiqué aucune information sur les résultats des débats sur le projet de texte révisé de l'article 4.07 tenus par le comité compétent de la CCNR. Toutefois, comme certains États membres de la CEE procèdent actuellement à l'introduction de l'AIS Navigation intérieure sur leur territoire, il convient de mettre à jour et d'étoffer les dispositions du CEVNI à cet égard. En conséquence, le Groupe a demandé au secrétariat de soumettre à nouveau cette proposition au SC.3/WP.3 à sa prochaine session, après avoir remplacé le terme «ship» par le terme «vessel» au paragraphe 6 b) de la version anglaise du projet d'article, afin que la proposition puisse faire l'objet d'un débat plus approfondi.

D. Autres amendements à examiner

15. Le Groupe a noté que les avant-projets d'amendements suivants, soumis par la CCNR, seraient examinés dès que celle-ci aura communiqué une proposition concrète à leur sujet:

a) Amélioration de la version française du CEVNI: la proposition doit être établie dans sa version définitive par la CCNR et la Commission de la Moselle);

b) Éclaircissements sur l'utilisation de l'expression «Matériels flottants» au chapitre 6: le secrétariat de la CCNR a fait valoir que les matériels flottants n'étaient mentionnés que rarement dans le chapitre 6 et qu'un article distinct les concernant pourrait, peut-être, être envisagé;

c) Éclaircissements sur l'utilisation de l'expression «convois poussés et formations à couple» au chapitre 7: le secrétariat de la CCNR a fait valoir que l'expression «bateaux et matériels flottants» était fréquemment employée au chapitre 7 sans que les convois poussés et les formations à couple ne soient mentionnés.

V. Version allemande du CEVNI

16. Le Groupe d'experts du CEVNI a été informé que les travaux sur la version allemande du CEVNI étaient sur le point d'être achevés et que le secrétariat de la CCNR procédait actuellement à l'établissement de la version définitive du projet, qui sera soumise à la CEE.

VI. Questions diverses

17. Le Groupe d'experts du CEVNI a décidé que, compte tenu des travaux en cours relatifs à la mise en œuvre de la quatrième édition révisée du CEVNI par les États membres

et les commissions fluviales, ainsi que des débats sur les nouvelles propositions d'amendements, telles que la révision du chapitre 10, la prochaine révision du Code devrait être prévue en 2013, au plus tôt.

VII. Prochaine réunion

18. Le Groupe d'experts du CEVNI a arrêté, à titre provisoire, les dates suivantes pour ses réunions:

14 février 2012	Seizième réunion du Groupe d'experts du CEVNI
19 juin 2012	Dix-septième réunion du Groupe d'experts du CEVNI
9 octobre 2012	Dix-huitième réunion du Groupe d'experts du CEVNI
