



**Conseil Economique
Et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1
3 mars 2003

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
(Vingt-sixième session, 3-5 juin 2003,
Point 3 de l'ordre du jour)**

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

Note : Le secrétariat reproduit ci-dessous les amendements au texte du CEVNI, tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/115/Rev.2, agréés provisoirement au cours de sa vingt-quatrième session (TRANS/SC.3/WP.3/48, par. 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, et 22).

Chapitre 1

1. L'article 1.01 «Signification de quelques termes» devrait être modifié et inclure une nouvelle définition (cc) comme suit:

"(cc). le terme "bateau rapide" désigne un bateau motorisé, à l'exception d'une menue embarcation, capable de faire route à une vitesse supérieure à 40 km/h, comme spécifié dans son certificat de visite;" ^{1/}

2. L'article 1.07, paragraphe 2, devrait être modifié comme suit:

«2. La vision directe depuis le bateau ne doit pas être masquée sur une longueur de plus de 350 m en avant du bateau du fait du chargement ou de la gîte du bateau. Si la vision directe vers l'arrière est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation de périscopes à réflecteur plat ou d'appareils radar; l'antenne de l'appareil radar doit être placée à l'étrave du bateau.»

3. L'article 1.07, paragraphe 4, doit être modifié comme suit:

«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 couche;

b) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m mais inférieure à 11 m, chargés de conteneurs sur plus de deux couches;

c) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m, chargés de conteneurs sur plus de trois couches 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 couches.»

4. L'article 1.09, paragraphe 4, devrait être modifié comme suit:

«4. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne possédant le diplôme certifiant que son titulaire a les qualifications telles qu'elles sont prescrites à l'article 1.02, paragraphe 1, ainsi que le certificat visé à l'article 4.05, paragraphe 1 b). Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports.» ^{2/}

^{1/} Dans les pays où les autorités compétentes prescrivent un tel certificat.

^{2/} Note du secrétariat : Le texte en français est basé sur la proposition des Pays Bas (TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, page 3).

Chapitre 4

5. L'article 4.05 – Radar – devrait être modifié comme suit:

«1. Les bateaux ne peuvent utiliser le radar que pour autant:

a) qu'ils sont équipés d'une installation radar adaptée aux besoins de la navigation intérieure et d'un indicateur de vitesse de giration du bateau. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de navigation intérieure selon les prescriptions des autorités compétentes concernées. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration;

b) que se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat concernant l'aptitude à utiliser le radar en vertu des prescriptions des autorités compétentes. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.09, paragraphe 2, le radar peut être utilisé à des fins de formation par bonne visibilité de jour et de nuit, même en l'absence d'une telle personne à bord;

c) qu'ils sont équipés, à l'exception des menues embarcations et des bacs, d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal. Les autorités compétentes peuvent toutefois dispenser de cette dernière obligation.

Nonobstant les dispositions de l'article 4.04, les menues embarcations doivent aussi être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau - bateau.

2. Dans les convois poussés et remorqués et dans les formations à couple, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.»^{3/}

Chapitre 6

6. L'article 6.01 *bis* doit être modifié comme suit:

«Article 6.01 bis – Bateaux rapides

Les bateaux rapides doivent laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.»^{4/}

^{3/} Note du secrétariat : Le texte en français est basé sur la proposition de l'Allemagne (TRANS/SC.3/WP.3/2002/13, pages 2 et 3) et le texte provisoirement agréé par le Groupe de travail à sa vingt-deuxième session (TRANS/SC.3/WP.3/44, annexe).

^{4/} Note du secrétariat: Le texte en français est basé sur la proposition de l'Allemagne (TRANS/SC.3/WP.3/2002/13, page 3).

7. L'article 6.02, paragraphe 2, doit être modifié comme suit:

«2. Lorsque les dispositions du présent chapitre prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, à l'exception des bateaux rapides, l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.»^{5/}

8. Il faudrait ajouter à l'article 6.28 un nouveau paragraphe 11, ainsi conçu:

«11. À l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux ou engins flottants et tout danger pour les personnes à bord.»

L'actuel paragraphe 11 devrait être renuméroté 12.

9. L'article 6.30 devrait être modifié comme suit:

"Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite; utilisation du radar

«1. Par visibilité réduite, et sans préjudice des dispositions de l'article 6.32, seuls les bateaux équipés d'une installation de radar conformément à l'article 4.05 sont autorisés à naviguer. Ils doivent alors utiliser le radar.»^{6/}

2. Les bateaux faisant route par visibilité réduite doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales. Les installations de radiotéléphonie doivent être à l'écoute sur la voie affectée au réseau bateau-bateau. Les bateaux doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité de la navigation.»^{7/}

3. Lorsqu'ils s'arrêtent par visibilité réduite, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.

4. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des articles 6.04, paragraphes 3, 4 et 5 (catégorie I), et 6.05 ne s'appliquent pas en général par visibilité réduite.»^{8/} Toutefois, le passage tribord par tribord peut être

^{5/} Note du secrétariat : Le texte en français est basé sur l'article existant du CEVNI (TRANS/SC.3/115/Rev.2, page 52).

^{6/} Note du secrétariat: Le texte en français est basé sur la proposition de l'Allemagne (TRANS/SC.3/WP.3/2002/13, page 5).

^{7/} Note du secrétariat : Le texte en français est basé sur l'article existant du CEVNI (TRANS/SC.3/115/Rev.2, page 71, par. 5) et sur la proposition de l'Allemagne (TRANS/SC.3/WP.3/2002/13, page 6).

^{8/} Les autorités compétentes peuvent ne pas reprendre cette disposition ou ne la prescrire que sur certaines voies navigables.

admis par les autorités compétentes si les conditions particulières sur certaines voies navigables l'exigent.^{9/}

10. L'article 6.31 devrait être modifié comme suit:

"Article 6.31 - Signaux sonores pendant le stationnement

Catégorie I

1. Par visibilité réduite, les bateaux en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, paragraphe 5, ou 6.33, paragraphe 1, lettre *b*, pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre les signaux sonores suivants:

a) Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal

une simple volée de cloche;

b) Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal:

une double volée de cloche;

c) Lorsqu'ils se trouvent en position incertaine:

une triple volée de cloche.^{10/}

[Paragraphe 2-5 inchangés.]

Catégorie II

1. Par visibilité réduite, les bateaux en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, paragraphe 5, ou 6.33, paragraphe 1, lettre *b*, pour un bateau qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie ou émettre:

une simple volée de cloche.

Cependant, les bateaux qui ne se trouvent pas en position parallèle au côté du chenal ou qui sont situés de façon qu'ils peuvent constituer un danger pour les autres bateaux, doivent émettre ce signal sans avoir perçu un des signaux visés ci-dessus.^{10/}

[Paragraphe 2-5 inchangés.]"

11. L'article 6.32 devrait être modifié comme suit:

"Article 6.32 - Navigation au radar

1. Un bateau est considéré comme naviguant au radar quand, dans des conditions de visibilité réduite, il navigue en utilisant le radar conformément à l'article 4.05.

^{9/} Note du secrétariat : Le texte des par. 3 et 4 est basé sur le texte provisoirement agréé par le Groupe de travail à sa vingt-deuxième session (TRANS/SC.3/WP.3/44, annexe).

^{10/} Les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription relative à l'émission de signaux sonores ou ne l'appliquer que sur certaines voies navigables.

2. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne titulaire d'un diplôme exigé par les autorités compétentes valable pour cette section d'une voie navigable intérieure et pour ce type de bateau, ainsi que du certificat visé à l'article 4.05, paragraphe 1 b, se trouve en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation. Toutefois, quand la timonerie est équipée d'un poste de commande centralisé, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

Catégorie I

3. Aussitôt qu'un bateau montant perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement.

4. Aussitôt qu'un bateau avalant perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau avalant doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphone et convenir avec ce bateau d'une procédure de croisement.

5. Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, l'avalant doit:

a) Émettre le signal sonore tritonal et répéter ce signal sonore autant que nécessaire¹¹; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations;

b) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Catégorie II

3. Aussitôt qu'un bateau perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement.

4. Aussitôt qu'un bateau perçoit sur l'écran radar un autre bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphone et convenir avec ce bateau d'une procédure de croisement.

5. Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, le bateau doit:

a) Émettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire;

b) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

^{11/} Les autorités compétentes peuvent dispenser de la prescription relative à l'émission du signal sonore tritonal ou ne l'appliquer que sur certaines voies navigables.

Tout montant doit, aussitôt qu'il entend les signaux visés au paragraphe 5 a) ci-dessus ou perçoit sur l'écran des bateaux dont la position ou le mouvement pourraient provoquer un danger, ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran:

c) Émettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire;

d) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

6. Tout bateau naviguant au radar qui est appelé par radiotéléphonie, doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bateau venant en sens inverse; dans le cas d'une menue embarcation, toutefois, une menue embarcation doit uniquement indiquer de quel côté elle s'écarte.

7. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, les prescriptions des paragraphes 1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation."^{12/}

13. L'article 6.33 devrait être modifié comme suit:

"Article 6.33 - Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement se rendre à¹³ la première aire de stationnement appropriée située dans le sens de navigation. Les dispositions suivantes sont applicables durant le voyage jusqu'à cet endroit:

a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.

b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre un son prolongé¹⁴; ce signal sonore doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Ces bateaux doivent avoir une vigie à l'avant; toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.

^{12/} Note du secrétariat : Le texte en français est basé sur le texte provisoirement agréé par le Groupe de travail à sa vingt-deuxième session (TRANS/SC.3/WP.3/44, annexe) et sur la proposition de l'Allemagne (TRANS/SC.3/WP.3/2002/13, pages 6 et 7).

^{13/} Note du secrétariat: Dans le texte original (TRANS/SC.3/WP.3/44, annexe, le terme "**regagner**" est utilisé au lieu de "**se rendre à**" ("proceed" en anglais).

^{14/} Les autorités compétentes peuvent prescrire qu'un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre deux sons prolongés.

c) Dès qu'un bateau est appelé par radiotéléphonie par un autre bateau, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position. Aussi, il doit indiquer qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec ce bateau.

d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit

- s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
- s'il ne se trouve pas à proximité d'une rive et notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

Catégorie II

2. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 1 ci-dessus, émettre comme signal de brume «un son prolongé suivi de quatre sons brefs»; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.¹⁵

Annexe 6

14. Dans le texte de la section F toute mention des signaux sonores émis par les convois devrait être biffée.

^{15/} Note du secrétariat: Le texte est basé sur le texte provisoirement agréé par le Groupe de travail à sa vingt-deuxième session (TRANS/SC.3/WP.3/44, annexe).