

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Quatre-vingtième session**

Genève, 20-23 février 2018

Point 5 g) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques à caractère modal et thématique :****Transport par voie navigable****Mise en œuvre du Code européen des voies de navigation intérieure****Note du secrétariat***Résumé*

La cinquième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) a été adoptée le 14 novembre 2014 par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) au cours de sa cinquante-huitième session. Lors de sa quarante-huitième session, en février 2016, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a décidé de publier un document sur la mise en œuvre du CEVNI visant à assurer la sécurité de la navigation. Les principaux résultats et conclusions ont été présentés dans le cadre de l'atelier « Règles de navigation intérieure : application du Code européen des voies de navigation intérieure », qui s'est tenu le 4 octobre 2017 en marge de la soixante et unième session du SC.3. La version complète du rapport sera disponible dans la première moitié de 2018.

Le Comité des transports intérieurs souhaitera peut-être prendre note du résumé de cette publication.

1. La réglementation de la circulation constitue l'un des éléments les plus importants pour assurer la sécurité de la navigation fluviale. La Commission économique pour l'Europe (CEE) fournit une base commune à toutes les règles de circulation harmonisées sur les voies navigables européennes par l'intermédiaire du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) adopté par le Groupe de travail des transports par voie navigable. Ces règles harmonisées constituent le fondement juridique et technique des codes nationaux des voies de navigation intérieure dans les États membres de la CEE.

2. Le CEVNI a été créé en 1962 et adopté par la CEE en vertu de la Résolution n° 24 du 15 novembre 1985. Il contient les principales règles uniformes applicables à la circulation sur les voies navigables : signalisation – visuelle ou autre – des bateaux, signalisation sonore et radiotéléphonie, signalisation et balisage des voies navigables, règles de stationnement, prescriptions relatives à la signalisation et à la notification, prévention de



la pollution de l'eau et élimination des déchets. La cinquième édition révisée du CEVNI (CEVNI 5) est la version la plus harmonisée de ce document et elle réunit les meilleures pratiques des Commissions fluviales et des États-membres de la CEE en matière de réglementation de la circulation.

3. Les conducteurs de deux bateaux se trouvant sur la même voie navigable internationale proviennent souvent de pays différents et réagissent en fonction de réglementations différentes. Il en résulte une incertitude considérable qui laisse à désirer sur le plan de la sécurité. C'est la raison pour laquelle le SC.3 tient et met régulièrement à jour le document sur la mise en œuvre du CEVNI<sup>1</sup>.

4. Comme il n'est actuellement pas possible de maîtriser toutes les dérogations régionales et nationales, pas plus que toutes les dispositions additionnelles, ni de se mettre d'accord sur un ensemble de règles de circulation communes pour toutes les voies navigables en Europe, il serait hautement souhaitable que les autorités compétentes et les organisations internationales s'appuient sur un ensemble de règles de base communes tel que le CEVNI.

5. La plupart des législations régionales et nationales, telles que les règlements de police des commissions fluviales et les règles de circulation nationales, constituent la base historique ou la référence du CEVNI. Toutefois, certaines de ces réglementations contiennent des dispositions additionnelles ou qui diffèrent de celles du CEVNI et qui sont fondées sur des particularités géographiques, nautiques ou historiques des voies navigables.

6. L'acceptation du CEVNI et l'intention d'appliquer ces règles de circulation sont motivées par les règles de navigation dans les bassins de fleuves internationaux établies par :

a) La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), chargée de fixer les règles de la navigation sur le Rhin. Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) est ainsi obligatoire pour ses États membres ;

b) La Commission du Danube (CD), chargée de maintenir les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND), qui sont des recommandations non contraignantes. La CD mettra en œuvre la Révision 5 du CEVNI en décembre 2017 ;

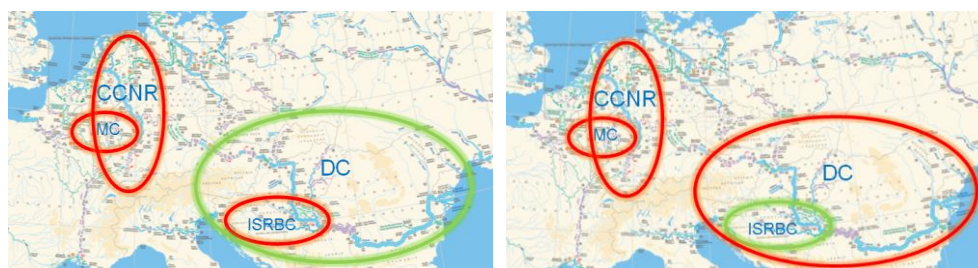
c) La Commission de la Moselle (MC), qui cherche à aligner le Règlement de police pour la navigation de la Moselle sur celui du Rhin, pour des raisons géographiques et politiques évidentes. L'intérêt général pour l'harmonisation des règles de la circulation sur les voies navigables devrait inciter à participer au travail d'actualisation du CEVNI ;

d) La Commission internationale du bassin de la Save (ISRBC), chargée de rendre les Règles de navigation de la Save juridiquement contraignantes, a démontré qu'elle était moderne et flexible. C'est actuellement la seule Commission fluviale à avoir complètement mis en œuvre la Révision 5 du CEVNI.

7. Les figures 1 et 2 ci-dessous représentent schématiquement la mise en œuvre des révisions 4 et 5 du CEVNI, par les commissions fluviales et les États membres (marqués en vert).

<sup>1</sup> La version la plus récente est publiée en tant que documents ECE/TRANS/SC.3/2017/6 et ECE/TRANS/SC.3/2017/25.

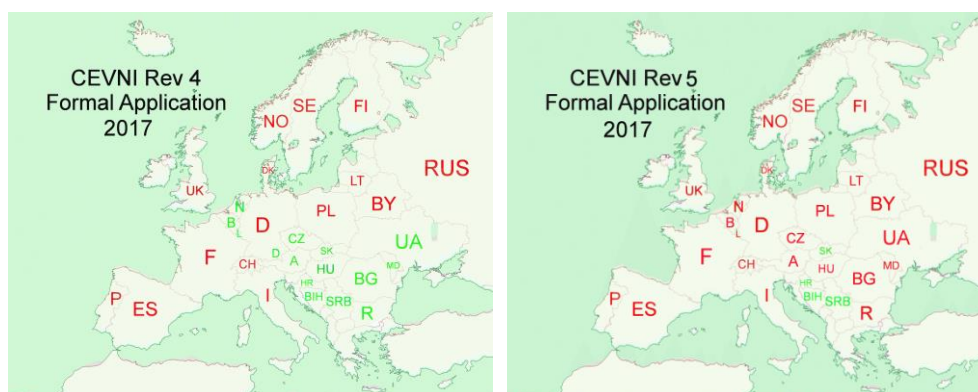
Figure 1

**Mise en œuvre du CEVNI par les commissions fluviales**

a) Révision 4 du CEVNI

b) Révision 5 du CEVNI

Figure 2

**Mise en œuvre du CEVNI par les États membres**

a) Révision 4 du CEVNI

b) Révision 5 du CEVNI

8. Dans le cadre de l'atelier « Règles de navigation intérieure : application du Code européen des voies de navigation intérieure » organisé en marge de la soixante et unième session du SC.3, il a été souligné que le principal intérêt pratique de l'uniformisation des règles de navigation intérieure était de garantir l'application de normes harmonisées en matière de sécurité de la navigation. Parmi les autres avantages, on a cité l'uniformisation de la documentation des navires et des procédures pertinentes, la contribution aux réglementations nationales et régionales qui préviennent les accidents sur les voies de navigation intérieure, ainsi que l'adoption de normes communes pour la formation et les compétences des membres d'équipage. La majorité des participants a considéré que pour que le CEVNI soit plus viable, il devrait avoir le statut d'accord international. Un tel accord ne devrait cependant pas limiter les modifications nécessaires du point de vue nautique et de la sécurité, compte tenu des besoins spécifiques d'un secteur particulier d'un cours d'eau ou d'un bassin fluvial.

9. Toutefois, les commissions fluviales et les administrations des États membres pourraient considérer que le fait d'accepter que le CEVNI devienne un accord international serait susceptible de limiter la flexibilité nécessaire pour leur permettre d'adopter des dérogations nationales, régionales ou liées à un bassin fluvial particulier. Il n'en reste pas moins que les conducteurs de bateaux ont besoin d'une source d'informations pratique et fonctionnelle concernant les règles en vigueur sur une section donnée d'une voie navigable européenne.

10. Afin d'assurer la transparence nécessaire, que le CEVNI devienne un accord international ou pas, il faut d'abord une sorte de dépositaire pour garder la trace du document sur la mise en œuvre du CEVNI et de toutes les prescriptions qui s'en écartent, ainsi que des dispositions additionnelles contenues dans les réglementations nationales, régionales ou applicables à des bassins fluviaux particuliers. Par ailleurs, les organisations nationales et internationales doivent s'engager à rendre compte de toutes les dérogations à ce « dépositaire » – qui pourrait être la CEE – pour permettre la mise sur pied d'un outil d'information en ligne destiné aux conducteurs de bateaux.

11. Les organismes nationaux et internationaux devraient être encouragés à inclure le texte original du CEVNI dans leurs réglementations et à indiquer clairement toutes les modifications et dérogations qui leurs semblent nécessaires pour assurer la sécurité sur leurs voies navigables particulières.

12. Pour garantir un accès facile aux règles de circulation applicables, il faudrait adopter un service d'information axé sur une base de données à l'intention des conducteurs de bateaux, par exemple dans le cadre de services d'information fluviale, qui pourraient être mis en œuvre le long de toutes les principales voies navigables européennes, afin d'assurer un niveau élevé de sécurité et d'accessibilité.

13. Le CEVNI a démontré qu'il constituait un élément important de la législation, ce qui justifie que l'on s'efforce de maintenir ce document évolutif tout en visant la plus grande transparence. Afin de faire le meilleur usage de ces règles de circulation, les États membres devraient étudier plus en détails les avantages et coûts potentiels qu'il y aurait à transformer le CEVNI en accord international comparable à la Convention de Vienne sur la circulation routière.

---