



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****Cinquante-quatrième session**

Genève, 13 au 15 février 2019

Point 4 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, révision 5)**Résultats de la vingt-neuvième réunion du Groupe d'experts du CEVNI et amendements au Code européen des voies de navigation intérieure****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session (20 au 23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa soixante-deuxième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a pris note des décisions adoptées à l'occasion de la vingt-neuvième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue à Genève le 2 octobre 2018, et a demandé au secrétariat d'établir un document de travail pour la cinquante-quatrième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/207, par. 30 et 31). Le rapport complet de cette réunion, y compris les propositions d'amendements au CEVNI, est reproduit dans l'annexe.



Annexe

[Original : anglais/français]

Décisions prises à la vingt-neuvième réunion du Groupe d'experts du CEVNI

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa vingt-neuvième séance le 2 octobre 2018, juste avant la soixante-deuxième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), qui s'est déroulée du 3 au 5 octobre 2018.

2. Ont participé à la réunion M. B. Birkhuber (Autriche), M. B. Van Acker (Belgique), M. E. Brodsky (Fédération de Russie), M. H. Schindler (Commission du Danube), M. Z. Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save), M^{me} C. Paddison (Association européenne de navigation de plaisance), M^{me} A. Mireles Diaz et M^{me} V. Ivanova (secrétariat).

3. Les représentants de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission de la Moselle ont fait savoir qu'ils ne pourraient pas assister à la réunion.

4. Le Groupe a adopté l'ordre du jour provisoire (CEVNI EG/2018/14) tel que modifié ci-après :

I. Adoption du procès-verbal de la vingt-huitième réunion.

Document : CEVNI EG/2018/13.

II. Échange général d'informations.

III. Propositions d'amendements au chapitre 10.

Documents : CEVNI EG/2018/10, CEVNI EG/2018/12, CEVNI EG/2018/15 et document informel SC.3 n° 8 (2018).

IV. Propositions d'amendements aux articles 1.07, 4.07, 7.06 et 8.02, ainsi qu'à l'annexe 7, et nouvelle annexe (catégories de bateaux).

Document : CEVNI EG/2018/11.

V. Harmonisation des dispositions du CEVNI avec celles du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

VI. Questions diverses.

VII. Prochaine réunion.

I. Adoption du procès-verbal de la vingt-huitième réunion

5. Le Groupe a adopté le procès-verbal de la vingt-huitième réunion, tenue à Genève, le 26 juin 2018.

II. Échange général d'informations

6. M. Schindler a informé le Groupe que la nouvelle édition des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) avait été adoptée à la quatre-vingt-dixième session de la Commission du Danube, tenue le 29 juin 2018, et que ce texte avait été entièrement aligné sur celui de la révision 5 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) prenant effet le 1^{er} juillet 2019. Les États membres de la Commission du Danube s'employaient déjà à transposer cette nouvelle édition dans leur réglementation nationale.

III. Propositions d'amendements au chapitre 10

Documents : CEVNI EG/2018/10, CEVNI EG/2018/12 et CEVNI EG/2018/15, et document informel SC.3 n° 8 (2018).

7. Le Groupe a poursuivi sa réflexion sur les modifications éventuelles à apporter au chapitre 10 au regard de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (éd. révisée de 2014) en se fondant sur le document CEVNI EG/2018/12, communiqué par le secrétariat de la Convention, et sur le document CEVNI EG/2018/15. Ayant comparé les versions française et anglaise des définitions figurant dans le CEVNI, la Convention et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), le Groupe a proposé que les modifications ci-après soient apportées au chapitre 10 :

- a) Article 10.01, paragraphe 1 :
dans la version anglaise, *remplacer* « occurring from » *par* « generated from » et « wastes » *par* « waste » ;
Dans la version française, *remplacer* « produits par » *par* « survenant lors de » ;
- b) Article 10.01, alinéa a) du paragraphe 1, *lire* :
« “déchets produits à bord” : matières ou objets définis aux lettres b) à fh) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire » ;
- c) Article 10.01, alinéa b) du paragraphe 1, dans la version anglaise, *remplacer* « from the operation » *par* « as a result of operation » ;
- d) Article 10.01, alinéa c) du paragraphe 1, conformément à l'ADN, *lire* :
« Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets » ;
- e) Article 10.01, alinéa k) du paragraphe 1, dans la version anglaise, *lire* :
« Reception station » means a vessel, a floating establishment or facility on shore approved by the competent authorities for receiving waste generated on board ;
Dans la version française, *remplacer* « agréés » *par* « agréé » ;
- f) Article 10.01, alinéa c) du paragraphe 2, dans la version anglaise, *lire* :
« Slops » : a mixture of cargo residues with washing water, rust or sludge, whether or not suitable for pumping.

8. Le Groupe a décidé de ne pas faire figurer la définition de « station d'avitaillement » (*bunkering station*) dans le CEVNI.

9. Le Groupe a estimé que les définitions des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau et des slops figurant dans l'ADN pourraient être alignées sur les modifications ci-dessus.

10. Le Groupe a prié le secrétariat d'informer le secrétariat de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure des décisions prises par le Groupe lors de sa réunion. Il faudrait des éclaircissements supplémentaires sur les expressions suivantes :

- a) À l'alinéa a) de l'article 1, l'expression « le détenteur » (*the holder*) ;
- b) La définition de « poste d'avitaillement » (*bunkering station*) énoncée dans la Convention.

11. Le Groupe a pris note des informations concernant les prescriptions nationales relatives à l'interdiction du déversement des eaux usées communiquées par l'Allemagne, l'Autriche, le Bélarus, la Fédération de Russie, les Pays-Bas, la Roumanie, la Serbie, la Slovaquie et l'Ukraine (document informel SC.3 n° 8 (2018)). L'Autriche a indiqué que le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation

intérieure (standard ES-TRIN 2017) contenait des dispositions transitoires prévoyant que les bateaux à passagers devaient être équipés de citernes de collecte des eaux usées domestiques et d'une station d'épuration de bord.

12. Le Groupe a décidé de poursuivre l'examen de ce point à sa prochaine réunion.

IV. Propositions d'amendements aux articles 1.07, 4.07, 7.06 et 8.02, ainsi qu'à l'annexe 7, et nouvelle annexe (catégories de bateaux)

Document : CEVNI EG/2018/11.

13. Le Groupe a poursuivi sa réflexion sur les modifications qui pourraient être apportées au CEVNI en s'appuyant sur le document CEVNI EG/2018/11 (propositions visant l'harmonisation des dispositions du CEVNI avec celle du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) tel qu'il a été modifié par les résolutions adoptées par la CCNR de 2015 à 2017). Le secrétariat a rappelé les observations concernant l'article 4.07 formulées lors de la cinquante-troisième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/106, par. 21 et 23).

14. Le Groupe a décidé que les modifications ci-après seraient apportées à l'article 1.07 :

a) Paragraphe 2, *ajouter* un nouveau paragraphe libellé comme suit :

Si la vision directe vers l'arrière du bateau est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance peut être compensée au moyen d'un dispositif visuel fournissant une image claire et non déformée dans un champ de vision suffisant. Si, en raison du chargement, la visibilité devant la proue du bateau est insuffisante lors du passage des ponts ou des écluses, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation d'un périscope à réflecteur plat, d'une installation radar ou d'un guetteur en contact permanent avec le poste de pilotage.

b) *Ajouter* un nouveau paragraphe 2a libellé comme suit :

Par dérogation à la première phrase du paragraphe 2 de l'article 1.07, la visibilité directe peut être réduite à 500 mètres devant la proue du bateau en cas d'utilisation d'un radar ou d'un équipement vidéo si :

a) **Ces aides à la navigation garantissent la visibilité sur une longueur de 350 à 500 mètres devant la proue du bateau ;**

b) **Les prescriptions énoncées au paragraphe 1 de l'article 6.32 sont respectées ;**

c) **Des antennes radar et des caméras sont fixées sur la proue du bateau ;**

d) **Les autorités compétentes ont considéré que ces aides à la navigation étaient adaptées.**

c) Paragraphe 4, *lire* :

La stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être garantie en tout temps. Le conducteur doit prouver que la stabilité a été vérifiée avant le chargement et le déchargement, ainsi qu'avant le départ.

Les résultats de la vérification de la stabilité et le plan de chargement doivent être conservés à bord et disponibles à tout moment. En outre, les documents relatifs à la stabilité exigés par l'autorité compétente seront conservés à bord.

La stabilité d'un bateau transportant des conteneurs ne doit pas être vérifiée s'il peut être chargé dans sa largeur :

a) **De trois rangées de conteneurs au maximum, et s'il ne comporte qu'une couche de conteneurs à partir du fond de la cale ; ou**

b) De quatre rangées de conteneurs ou davantage et ne comporte pas plus de deux couches de conteneurs à partir du fond de la cale.

15. Le Groupe a décidé de modifier l'article 4.07 comme suit :

a) Alinéa b) du paragraphe 1, *ajouter* :

Les menues embarcations, **à l'exception des :**

- **Bateaux de police équipés d'appareils radar ; et**
- **[Bateaux munis d'un certificat de visite]¹;**

b) Paragraphe 2, *remplacer* « aux bateaux stationnant dans les aires de stationnement désignées par l'autorité compétente » *par* :

a) Aux bateaux stationnant dans les aires de stationnement désignées par l'autorité compétente ;

b) Si l'autorité compétente a délivré une exemption pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par des infrastructures ;

c) Aux bateaux de police, si la communication des données AIS risque de réduire l'efficacité des activités des services de police ;

c) *Ajouter* un nouveau paragraphe 3a, libellé comme suit :

Sur certaines voies de navigation intérieure pour lesquelles une ENC intérieure² officielle est disponible, l'autorité compétente peut exiger que les bateaux équipés d'un appareil AIS intérieur, sauf les bacs, soient en outre équipés d'un système ECDIS intérieur en mode information.

Les systèmes ECDIS intérieur en mode information, les systèmes comparables de visualisation des cartes électroniques et les cartes électroniques de navigation intérieure doivent être conformes aux prescriptions minimales relatives aux systèmes ECDIS en mode information et aux systèmes comparables de visualisation des cartes lors de l'utilisation de données AIS intérieur à bord.

d) Paragraphe 4, *lire* :

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 **conforme au standard « Suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure »³** ;
- 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 ;

¹ L'élaboration de cet amendement sera achevée à la prochaine réunion.

² Carte électronique de navigation intérieure.

³ Voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12, par. 17.

- 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~~)⁴ ;
- n) ~~Type de dispositif électronique de détermination de la position (par exemple GPS, Galileo, Glonass)~~⁷.
- e) Paragraphe 5, *lire* :
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 **conforme au standard « Suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure »** ;
- d) Le statut navigationnel ;
- e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bateau avec une précision au mètre.
- f) Paragraphe 6, *lire* :
6. Les petites 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~~. **prescriptions correspondantes de la recommandation ITU-RM.1371, de la Directive 1999/5/CE concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et de la norme internationale IEC 62287-1 ou IEC 62287-2 (y compris la gestion des canaux DSC). L'appareil AIS doit en tout temps être en bon état de fonctionnement et les données saisies dans cet appareil doivent correspondre en permanence aux données effectives du bateau ou du convoi.**

V. Harmonisation des dispositions du CEVNI avec celles du Règlement de police pour la navigation du Rhin

16. Le Groupe a pris note des amendements récents au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), communiqués dans le document paru sous la cote ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/17 et décidé d'en poursuivre l'examen à ses prochaines réunions.

VI. Questions diverses

Prochaine révision du CEVNI

17. Le Groupe a estimé qu'il faudrait envisager de procéder à la prochaine révision du CEVNI en 2020. À cette fin, une fois que les travaux portant sur les propositions communiquées par la CCNR terminés, il serait souhaitable de comparer le texte de la version consolidée et actualisée du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin à celui du CEVNI.

⁴ Voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/12, par. 15.

VII. Prochaine réunion

18. Le Groupe d'experts du CEVNI a été informé par le secrétariat que la trentième réunion pourrait se tenir à Strasbourg la première semaine de février 2019, dans les locaux de la CCNR. Le secrétariat informera les membres du Groupe de sa décision définitive. Cette réunion pourrait aussi avoir lieu le 12 février 2019, juste avant la cinquante-quatrième session du SC.3/WP.3.
