



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-cinquième session**

Genève, 19-21 juin 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 (résolution n° 24, révision 5)****Résultats de la session extraordinaire
du Groupe d'experts du CEVNI tenue
les 7 et 8 février 2019 à Strasbourg (France)****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, qui s'est tenue du 20 au 23 février 2018 (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a demandé au secrétariat d'établir pour sa cinquante-cinquième session un document de travail présentant les résultats de la session extraordinaire du Groupe d'experts du CEVNI tenue les 7 et 8 février 2019 à Strasbourg (France) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 55). Cette session, qui était organisée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), comprenait a) la réunion conjointe avec le Groupe de travail du Règlement de police de la CCNR et b) la réunion conjointe avec le secrétariat de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI).
3. Les procès-verbaux des réunions conjointes et les propositions d'amendement au CEVNI figurent dans les annexes I et II ci-après.



Annexe I

Projet de procès-verbal de la réunion conjointe du Groupe de travail du Règlement de police de la CCNR et du Groupe d'experts du CEVNI*

Strasbourg (France), 7 février 2019

1. La réunion conjointe du Groupe de travail du Règlement de police de la CCNR et du Groupe d'experts du CEVNI s'est tenue le 7 février 2019 à Strasbourg (France). Cette réunion, organisée conjointement par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE), était présidée par la CCNR.

2. Ont assisté à la réunion : M. Barthold Van Acker et M^{me} Herlinde Liégois (Belgique), M. Thomas Perrin (France), M^{me} Natascha Dofferhoff-Heldens (Pays-Bas), M. Roland Blessinger et M. Andreas Egger (Suisse), M^{me} Marlène Hirtz (Secrétariat de la CCNR), M. Imre Matics (Commission du Danube), M. Zeljko Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save), M^{me} Carol Paddison (Association européenne de navigation de plaisance – EBA) et M^{me} Victoria Ivanova (secrétariat de la CEE). La réunion était présidée par M. Van Acker.

3. M. Bernd Birkhuber (Autriche), M. Evgeny Brodsky (Fédération de Russie) et M^{me} Patricia Bruckner (Commission de la Moselle) ont fait savoir qu'ils ne pouvaient pas participer à la réunion ; toutefois, l'Autriche et la Fédération de Russie avaient soumis leurs observations pour examen par les participants.

4. L'ordre du jour ci-après a été adopté par les participants sur la base de l'ordre du jour préliminaire (CEVNI EG/2019/1/Rev.1) :

I. Adoption du procès-verbal de la vingt-neuvième réunion du Groupe d'experts du CEVNI.

Document : CEVNI EG/2018/16.

II. Échange général d'informations :

a) Amendements récents au RPNR** (information du secrétariat de la CCNR) ;

b) État d'avancement de la révision 5 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et travaux en cours sur la mise à jour des dispositions du CEVNI (informations du secrétariat de la CEE) ;

c) Informations sur la mise en œuvre du CEVNI 5 par les pays.

Document : RP/G (19) 12/CEVNI EG/2019/3.

III. Propositions d'amendements aux articles 4.07, 7.06 et 8.02 et à l'annexe 7 du CEVNI.

Documents : CEVNI EG/2018/11, RP/G (19) 12/CEVNI EG/2019/3, CEVNI EG/2019/4, CEVNI EG/2019/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/17.

IV. Propositions d'amendements aux articles 1.02, 1.07, 1.08, 1.10, 7.01, 9.02 et 10.07 du CEVNI.

Documents : CEVNI EG/2019/2, RP/G (19) 12/CEVNI EG/2019/3, CEVNI EG/2019/5.

* Publié par la CCNR sous la cote RP/G (19) 30.

** Règlement de Police pour la Navigation du Rhin.

- V. Comparaison entre la version récapitulative et actualisée du RPNR et le texte du CEVNI.
- VI. Questions diverses.
- VII. Prochaine réunion du Groupe d'experts du CEVNI.

I. Adoption du procès-verbal de la vingt-neuvième réunion du Groupe d'experts du CEVNI

5. Le Groupe d'experts du CEVNI a adopté le procès-verbal de sa vingt-neuvième réunion, tenue le 2 octobre 2018 à Genève.

II. Échange général d'informations

a) Amendements récents au RPNR (information du secrétariat de la CCNR)

Document : RP/G (19) 12/CEVNI EG/2019/3.

6. M^{me} Hirtz a informé les participants des résultats de la session d'automne de la CCNR, tenue en 2018, et de l'adoption des niveaux d'automatisation par la résolution 2018-II-16 de la CCNR. Elle a en outre présenté un document de synthèse contenant une liste des articles pertinents du RPNR mentionnés dans les documents du Groupe d'experts du CEVNI en 2017-2018 et un tableau résumant les résolutions intéressant les activités du Groupe d'experts du CEVNI adoptées lors des sessions plénières de la CCNR pour la période 2017-2018, tenues en automne et au printemps. Le secrétariat de la CCNR a été prié de communiquer le texte de ces résolutions au secrétariat de la CEE pour la cinquante-cinquième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), en juin 2019.

b) État d'avancement du CEVNI 5 et travaux en cours sur l'actualisation des dispositions du CEVNI (informations du secrétariat de la CEE)

7. M^{me} Ivanova a informé les participants des amendements n° 1 et n° 2 adoptés par le Groupe de travail des transports par voie navigable en 2017-2018, de l'adoption, en tant que résolution n° 90, du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables pleinement harmonisé avec le CEVNI 5, et elle a mentionné les travaux et activités en cours du Groupe d'experts du CEVNI. Elle a souligné l'importance des contributions de la CCNR aux travaux du Groupe d'experts du CEVNI sur l'actualisation des dispositions du CEVNI. Elle a ajouté que la préparation de la sixième révision du CEVNI commencerait en 2020.

c) Informations sur la mise en œuvre du CEVNI 5 par les pays

8. M^{me} Ivanova a mentionné que les informations les plus récentes sur la mise en œuvre du CEVNI dont disposait le secrétariat de la CEE avaient été publiées en 2018 sous le titre « Implementation of CEVNI Revision 5 » (Mise en œuvre de la révision 5 du CEVNI)¹. Les participants ont invité les pays membres de la CCNR à communiquer tout élément nouveau au secrétariat de la CEE.

III. Propositions d'amendements aux articles 4.07, 7.06 et 8.02 et à l'annexe 7 du CEVNI

Documents : CEVNI EG/2018/11, RP/G (19) 12/CEVNI EG/2019/3, CEVNI EG/2019/4, CEVNI EG/2019/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/17.

9. Les participants ont examiné les modifications de l'article 4.07 du CEVNI sur la base des documents CEVNI EG/2018/11, CEVNI EG/2019/4 et CEVNI EG/2019/6. Les débats ont porté sur les prescriptions relatives à l'obligation d'installer des dispositifs automatiques

¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/CEVNI5_implementation.pdf.

d'identification pour la navigation intérieure sur les menues embarcations utilisées comme bateaux de police équipés d'appareils radar (proposition d'amendement à l'article 4.07, par. 1 b)). M^{me} Dofferhoff-Heldens a dit les que les bateaux de police étant souvent, aux Pays-Bas, de menues embarcations, une telle exemption était raisonnable. Les participants ont décidé de conserver le texte actuel de l'alinéa b).

10. Les participants ont repris le débat sur les amendements au paragraphe 6 de l'article 4.07 du CEVNI, sur la base de la proposition faite par la Fédération de Russie de retirer « (y compris la gestion des canaux DSC) » de la deuxième phrase, puisque l'utilisation de l'ASN sur les voies navigables intérieures était contraire aux dispositions de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) (CEVNI EG/2019/6). Les participants ont fait savoir que le RAINWAT autorisait l'ASN dans les zones maritimes mixtes. Le Groupe de travail du Règlement de police a été invité à examiner les raisons de l'établissement de cette prescription lors de ses travaux sur l'article 4.07 6) du RPNR.

11. Les participants ont décidé de modifier l'article 7.06, (« Stationnement autorisé pour certaines catégories de bateaux ») et l'annexe 7 (par. 1 et 2 de l'appendice).

12. Les participants ont examiné les modifications apportées à l'article 8.02 (« Obligation de notification ») (CEVNI EG/2018/11) et ont échangé des informations sur les exemptions aux obligations de notification pour certains types de bateaux (bateaux avitailleurs et déshuileurs d'un port en lourd pouvant atteindre 300 t et bateaux d'excursions journalières) autorisées par l'article 12.01 1) du RPNR. Compte tenu des débats, les participants ont décidé de modifier l'article 8.02 (par. 3 de l'appendice).

13. Il a été signalé que la liste des catégories de bâtiments et de convois figurant à l'annexe 12 de la RPNR était différente de la liste des bateaux figurant dans la section « Transport par voie navigable intérieure » de la Recommandation ONU n° 28 « Codes des types de moyens de transport ». Le Groupe de travail du Règlement de police a été invité à examiner cette question avec des experts des services d'information fluviale (SIF). Le Groupe d'experts du CEVNI reprendra ensuite l'examen de cette question.

IV. Propositions d'amendements aux articles 1.02, 1.07, 1.08, 1.10, 7.01, 9.02 et 10.07 du CEVNI

Documents : CEVNI EG/2019/2, RP/G (19) 12/CEVNI EG/2019/3, CEVNI EG/2019/5.

14. Les participants ont décidé de commencer à examiner les nouvelles propositions d'amendement (CEVNI EG/2019/2) à la prochaine réunion du Groupe d'experts du CEVNI.

V. Comparaison entre la version récapitulative et actualisée du RPNR et le texte du CEVNI

15. Les participants se sont félicités qu'il ait été proposé de comparer le texte de la version récapitulative et actualisée du RPNR à celui du CEVNI. Cette comparaison servirait de point de départ pour la prochaine révision du CEVNI. Le secrétariat de la CEE a été prié d'entreprendre ces travaux en coopération avec le secrétariat de la CCNR.

VI. Questions diverses

Version allemande du CEVNI 5

16. Le secrétariat de la CCNR a souligné qu'il était souhaitable de publier le texte en allemand du CEVNI 5 pour les États membres de la CCNR. Le secrétariat de la CEE a informé les participants que les travaux d'élaboration du texte en allemand étaient en cours et que l'aide de la CCNR et de la Commission du Danube serait très précieuse pour mener à bien cette tâche.

VII. Prochaine réunion du Groupe d'experts du CEVNI

17. Il a été décidé que la trente et unième réunion du Groupe d'experts du CEVNI se tiendrait le 18 juin 2019, immédiatement après la cinquante-cinquième session du SC.3/WP.3. Le Groupe d'experts du CEVNI a souligné la nécessité de continuer à associer les commissions fluviales à ses activités et formé l'espoir que les secrétariats de ces commissions pourraient contribuer et assister aux réunions du Groupe. Les membres du Groupe de travail du Règlement de police de la CCNR et le secrétariat de la CCNR ont été invités à y participer.

18. Le Groupe d'experts du CEVNI a remercié le secrétariat de la CCNR d'avoir accueilli la réunion, laquelle avait permis de réunir un plus large éventail de participants, dont en particulier les secrétariats des commissions fluviales, et de tenir des consultations avec le Groupe de travail du Règlement de police de la CCNR.

Appendice

Propositions d'amendements au Code européen des voies de navigation intérieure approuvées lors de la réunion conjointe du Groupe de travail du Règlement de police de la CCNR et du Groupe d'experts du CEVNI

1. Article 7.06

Renommer le texte actuel en tant que paragraphe 1 et *ajouter* les nouveaux paragraphes 2 et 3.

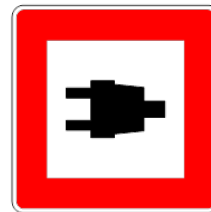
2. Aux aires de stationnement signalées par le panneau B.12 (annexe 7), tous les bâtiments sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le panneau B.12.

3. Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux bâtiments qui, durant le stationnement, utilisent exclusivement une alimentation en énergie qui n'émet ni bruit, ni gaz et particules polluants.

2. Annexe 7

Ajouter après le B.11b :

B.12 Obligation d'utiliser les points de raccordement au réseau électrique à terre (voir art. 7.06, par. 2)



3. Article 8.02, *modifier comme suit* :

1. Les conducteurs des bateaux et des convois ci-après doivent, avant d'entrer dans un secteur ou de passer au droit d'un poste de contrôle, d'un centre de régulation ou d'une écluse signalés par l'autorité compétente ou éventuellement par le signal B.11 (annexe 7), **lequel peut être complété par un signal supplémentaire portant la mention « Obligation de notification »**, notifier leur présence sur le canal radiotéléphonique indiqué :

a) Les bateaux et les convois transportant des marchandises dangereuses conformément aux dispositions de l'ADN ;

b) Les bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis dans la section 1.2.1 de l'ADN² ;

b c) Les bateaux transportant [plus de 20] conteneurs ;

² ADN 2019, section 1.2.1 « Définitions » :

Bateau avitailleur : un bateau-citerne du type N ouvert d'un port en lourd jusqu'à 300 tonnes, construit et aménagé pour le transport et la remise à d'autres bateaux de produits destinés à l'exploitation des bateaux ;

Bateau déshuileur : un bateau-citerne du type N ouvert d'un port en lourd jusqu'à 300 tonnes, construit et aménagé pour la réception et le transport de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux.

~~e) Les bateaux à passagers à l'exception des bateaux d'excursions journalières ;~~

d) Les bateaux d'une longueur supérieure à 110 m ;

e) Les bateaux à passagers ;

~~f) Les navires de mer, à l'exception des bateaux de plaisance ;~~

g) Les bateaux ayant un système de propulsion au GNL à bord ;

~~e-h) Les transports spéciaux visés à l'article 1.21 ;~~

~~f i) Les autres bateaux et convois, conformément aux prescriptions des autorités compétentes.~~

2. Les conducteurs de bateaux mentionnés au paragraphe 1 communiquent les données suivantes :

a) **Catégorie de bateau ou de convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bateaux [conformément à l'annexe 12] ;**

b) **Nom du bateau et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;**

c) Position, sens de navigation ;

d) **Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel ; pour les navires de mer : numéro OMI ; et, pour les convois, numéros de tous les bateaux du convoi ;**

e) **Charge maximum et, pour les convois, charge de tous les bateaux du convoi ; pour les navires de mer : port en lourd ;**

f) **Longueur et largeur du bateau et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bateaux du convoi ;**

~~g) Type, longueur et largeur du convoi ;~~

~~h g) Enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;~~

~~i h) Itinéraire, avec indication du port de départ et du port de destination ;~~

~~j i) Port de chargement ;~~

~~k j) Port de déchargement ;~~

~~l k) Nature et quantité de la cargaison (pour les marchandises dangereuses : comme prescrit par les alinéas a) à d) et f) du 5.4.1.1.1 et l'alinéa a) du 5.4.1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en vrac ou en colis, ou les alinéas a) à e) du 5.4.1.1.2 du Règlement annexé à l'ADN pour le transport en bateaux-citernes).~~

Annexe II

Projet de procès-verbal de la réunion conjointe du secrétariat de la CDNI et du Groupe d'experts du CEVNI*

Strasbourg (France), 8 février 2019

1. La réunion conjointe du secrétariat de la Convention sur la collecte, le dépôt et la réception des déchets produits lors de la navigation sur le Rhin et les voies navigables intérieures (CDNI) et du Groupe d'experts du CEVNI s'est tenue le 8 février 2019 à Strasbourg (France). Elle était organisée conjointement par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et présidée par la CCNR.

2. Ont assisté à la réunion : M^{me} Charline Daloze (secrétariat de la CDNI), M. Imre Matics (Commission du Danube), M. Zeljko Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save), M^{me} Carol Paddison (EBA) et M^{me} Victoria Ivanova (secrétariat de la CEE).

3. L'ordre du jour ci-après a été adopté par les participants sur la base de l'ordre du jour préliminaire (CEVNI EG/2019/1/Rev.1) :

I. Introduction

II. Échange général d'informations :

a) Situation actuelle de la CDNI (informations du secrétariat de la CDNI) ;

b) Travaux en cours concernant l'actualisation du chapitre 10 du CEVNI (informations du secrétariat de la CEE).

III. Harmonisation du chapitre 10 du CEVNI avec la CDNI.

Documents : CEVNI EG/2018/10, CEVNI EG/2018/12, CEVNI EG/2018/15 et CEVNI EG/2018/16.

I. Introduction

4. M^{me} Daloze a souhaité la bienvenue aux membres du Groupe d'experts du CEVNI au nom du secrétariat de la CDNI. Elle a souligné le bien-fondé, reconnu par les Parties contractantes à la Convention, de l'harmonisation du chapitre 10 du CEVNI avec la CDNI, et l'importance qu'il y avait à faire coïncider le plus possible les deux cadres juridiques, et elle a remercié la CEE pour ces travaux.

II. Échange général d'informations

A. État de la CDNI

5. M^{me} Daloze a informé les participants de l'état actuel de la CDNI. Elle a donné des détails sur les récents changements apportés à la Convention et sur les activités et actualités connexes :

a) Partie A (déchets huileux ou graisseux) : lancement pour tous les bateaux, fin 2018-début 2019, d'une nouvelle ECO-carte sans contact qui pourrait être utilisée non seulement pour le paiement de la rétribution d'élimination, mais également pour d'autres applications et services liés à la navigation intérieure. La rétribution d'élimination est à présent maintenue à 7,50 euros, mais elle pourrait augmenter en 2020-2021 ;

b) Partie B (déchets liés à la cargaison) : introduction d'une nouvelle expression, « transports compatibles » dans les articles 5.01 et 7.06, en plus de l'expression « transports

* Publié par le secrétariat de la CDNI sous la cote CPC (19) 6 = CDNI/G (19) 6.

exclusifs », et de la modification correspondante de l'attestation de déchargement, puis élaboration d'un guide d'utilisation spécifique qui sera disponible sur le site Web de la CDNI (www.cdni-iwt.org) au premier trimestre 2019 ; révision de grande ampleur des « standards de déchargement » qui sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2018 et mise au point de l'outil électronique « WaSto » visant à faciliter l'utilisation quotidienne de ces « standards » et de fournir des informations complémentaires utiles, que l'on peut consulter sur le site Web de la CDNI ;

c) Partie C :

- Autres déchets : le débat en cours sur l'extension du champ d'application de l'interdiction d'évacuation des eaux usées domestiques pour les bateaux à passagers transportant entre 12 et 50 personnes.
- Résidus gazeux : ratification en cours de l'amendement sur le traitement des résidus gazeux adopté par la résolution 2017-I-4 de la Conférence des Parties contractantes. Cet amendement, qui élargira le champ d'application de la CDNI à la protection de l'atmosphère, constitue donc une étape importante pour les Parties contractantes à la Convention.

6. M^{me} Daloze a fait passer aux membres du Groupe d'experts du CEVNI des exemplaires d'ECO-cartes et leur a communiqué les directives de la CDNI. Elle a dit aux participants que le texte anglais de la CDNI 2018 était en ligne sur le site Web de la Convention et qu'une version papier serait bientôt disponible et transmise au secrétariat de la CEE.

7. M^{me} Daloze a en outre donné des informations au sujet :

a) Des résultats de la première réunion conjointe entre les experts de la CDNI et ceux de la Commission du Danube, qui s'est tenue le 31 octobre 2018. Cette réunion était consacrée aux perspectives d'élaboration d'un cadre réglementaire juridiquement contraignant dans la région du Danube pour la prévention de la pollution due à la navigation sur la base des recommandations faites par la Commission du Danube. Le Secrétariat de la CDNI a souligné que cette réunion constituait un pas important vers l'application d'une réglementation internationale uniforme dans ce domaine ;

b) Des débats en cours concernant le format électronique de l'attestation de déchargement ;

c) La publication d'une foire aux questions (FAQ) sur le site Web de la CDNI.

8. Le Groupe d'experts du CEVNI a remercié M^{me} Daloze pour ces informations détaillées et demandé au secrétariat de la CDNI de donner des précisions sur les récents amendements à la CDNI qui pourraient être pertinents pour le CEVNI afin qu'il puisse les examiner dans le cadre de ses travaux futurs.

B. Travaux en cours concernant l'actualisation du chapitre 10 du CEVNI

9. M^{me} Ivanova a informé le secrétariat de la CDNI des résultats des débats de la vingt-neuvième réunion du Groupe d'experts du CEVNI et du secrétariat de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) consacrée aux amendements aux définitions données au chapitre 10 du CEVNI. Elle a remercié le secrétariat de la CDNI pour sa précieuse contribution à ces débats, dont le document CEVNI EG/2018/12 donne la teneur. Les participants ont fait observer que, bien que l'anglais ne soit pas une langue officielle de la CDNI, il serait souhaitable que les textes du CEVNI et de la CDNI restent harmonisés.

III. Harmonisation du chapitre 10 du CEVNI avec la CDNI

Documents : CEVNI EG/2018/10, CEVNI EG/2018/12, CEVNI EG/2018/15 et CEVNI EG/2018/16.

10. Le secrétariat de la CDNI a fourni des éclaircissements sur la signification des termes « détenteur » et « station d'avitaillement » utilisés dans la CDNI, à la demande du Groupe

d'experts du CEVNI (CEVNI EG/2018/16, par. 10). Les participants ont en outre examiné la différence entre les termes anglais « *substances* » et « *matter* » dans le CEVNI et décidé que le terme « *substance* » s'appliquait principalement aux marchandises dangereuses dans le contexte de l'ADN. Les participants ont examiné plus avant la définition de la « station d'avitaillement » et décidé d'utiliser la définition employée dans l'ADN. Ils ont approuvé les propositions d'amendement aux articles 1.15 et 10.01 du CEVNI (par. 1 et 2 de l'appendice).

11. Les participants à la réunion ont décidé de modifier l'article 10.08 sur la base des alinéas 1) et 7) de l'article 6.03, qui figurent dans la Partie B de la CDNI (par. 3 de l'annexe).

12. Le Groupe d'experts du CEVNI a remercié le secrétariat de la CDNI d'avoir, en organisant cette réunion, permis d'obtenir des informations détaillées sur les récents amendements à la CDNI et de tenir un débat conjoint sur les questions relatives à l'harmonisation des deux instruments.

13. Le secrétariat de la CDNI a dit espérer que le Groupe d'experts du CEVNI continuerait de s'efforcer de modifier les dispositions du CEVNI afin de les harmoniser avec celles de la CDNI, comme cela a été fait dans le cas de l'ADN. M^{me} Daloze a souligné que le secrétariat de la CDNI adressait au Groupe d'experts du CEVNI et au secrétariat de la CEE une invitation permanente à développer la coopération pour harmoniser le CEVNI avec la CDNI et pour les questions connexes.

Appendice

Propositions d'amendements au Code européen des voies de navigation intérieure approuvées lors de la réunion conjointe du secrétariat de la CDNI et du Groupe d'experts du CEVNI

1. Article 1.15

Dans la version anglaise, remplacer « substances » par « matter »

2. Article 10.01

a) *Dans la version anglaise, modifier la définition 1 a) comme suit :*

« Wasted generated on board » : ~~substances~~ **matter** or ~~articles~~ **objects** defined under letters b) to ~~h-f~~ below, of which the ~~person in charge~~ holder disposes or of which he/she intends or is required to dispose.

b) *Ajouter la définition 1 l), ainsi libellée :*

« Poste d'avitaillement » : une installation ou un bateau destiné à l'approvisionnement en carburants liquides pour bateaux³.

3. Article 10.08

a) *Renommer le texte actuel en tant que paragraphe 1 et ajouter, à la fin :*

Lorsqu'il s'agit d'un bateau sans équipage, le transporteur peut conserver l'attestation de déchargement ailleurs qu'à bord dudit bateau.

b) *Ajouter un paragraphe 2, ainsi libellé :*

Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux bateaux qui, de par leur type et leur conception, sont utilisables et utilisés pour :

a) **Le transport de conteneurs ;**

b) **Le transport de cargaisons mobiles (ro-ro), de marchandises diverses, de cargaisons lourdes et de gros engins ;**

³ ADN 2019, section 1.2.1 « Définitions » : Installation d'approvisionnement (système de soutage) : une installation pour l'approvisionnement en carburants liquides pour bateaux.

c) La livraison de combustibles, d'eau potable et d'approvisionnements à bord des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure (bateaux avitailleurs) ;

d) La collecte des déchets huileux et graisseux des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure ;

e) Le transport de gaz liquéfiés (type G de l'ADN) ;

f) Le transport de soufre liquide (à 180 °C), de ciment en poudre, de cendres volantes et de cargaisons comparables transportées en vrac ou sous forme pompable, en utilisant un système approprié et spécial pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord ;

g) Le transport de sable ou de gravier, ou le transport de matériaux de dragage du lieu d'extraction au lieu de déchargement, si le bateau en question a été construit et équipé uniquement pour ce transport,

lorsque le bateau en question ne transporte vraiment que les chargements ou cargaisons susmentionnés et si tel était le cas pour sa dernière cargaison.

Cette disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes par de tels bateaux.
