



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-sixième session**

Genève, 12-14 février 2020

Point 6 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 trente et unième 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 projet de budget-programme pour 2020, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/74/6 (Sect. 20)).
2. À sa soixante-troisième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a pris note des décisions de la trente et unième réunion du Groupe d'experts du CEVNI, tenue le 5 novembre 2019, et a demandé au secrétariat d'établir un document de travail en vue de la cinquante-sixième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure. Le rapport complet de la réunion, qui comprend les propositions d'amendements au CEVNI acceptées par le Groupe d'experts, figure en annexe.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



Annexe

Décisions prises à la trente et unième réunion du Groupe d'experts du CEVNI

1. La trente et unième réunion du Groupe d'experts du CEVNI a eu lieu le 5 novembre 2019, à la veille de la soixante-troisième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3, 6 au 8 novembre 2019).
2. Y ont assisté M. B. Birkhuber (Autriche), M. E. Brodsky (Fédération de Russie), M^{me} C. Paddison (Association européenne de navigation de plaisance (EBA)) et M^{me} V. Ivanova (secrétariat).
3. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission de la Moselle, la Commission du Danube et la Commission internationale du bassin de la Save avaient informé le secrétariat qu'elles ne pourraient pas être représentées à cette réunion. Toutefois, la Commission du Danube et la Commission de la Save ont soumis des observations sur les documents de travail examinés, lesquelles sont dûment prises en compte dans le présent rapport.
4. Le Groupe a adopté l'ordre du jour provisoire de la réunion (CEVNI EG/2019/13/Rev.1) :
 - I. Adoption du procès-verbal de la trentième réunion du Groupe d'experts du CEVNI (18 juin 2019, Genève)
Document : CEVNI EG/2019/12
 - II. Échange général d'informations
 - III. Propositions d'amendements aux articles 1.01, 1.02 et 1.08 du CEVNI
Documents : CEVNI EG/2019/2, CEVNI EG/2019/14, CEVNI EG/2019/19
 - IV. Propositions d'amendements aux dispositions du CEVNI relatives aux signaux sonores et aux feux rythmés, et mise en concordance de l'annexe 8 avec les chapitres 3 et 6 du SIGNI¹ (art. 6.31, 6.32, 1.01, 3.08, 3.27, 3.28, 6.04 et 9.04 et annexes 3 et 8)
Documents : CEVNI EG/2019/16, CEVNI EG/2019/18
 - V. Catalogue de questions visant à évaluer la connaissance du CEVNI
Document : CEVNI EG/2019/17
 - VI. Comparaison entre la dernière version récapitulative du RPNR² et le CEVNI
Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15
 - VII. Amendements récents au RPNR et au RPNM³
Document : ECE/TRANS/SC.3/2019/9
 - VIII. Questions diverses :
 - A. Version récapitulative des amendements au CEVNI 5
Document : CEVNI EG/2019/15
 - B. Signaux sonores : questions liées à la fréquence
 - IX. Prochaine réunion.

¹ *Note du secrétariat* : Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (résolution n° 90).

² *Note du secrétariat* : Règlement de police pour la navigation du Rhin.

³ *Note du secrétariat* : Règlement de police pour la navigation de la Moselle.

I. Adoption du procès-verbal de la trentième réunion du Groupe d'experts du CEVNI (18 juin 2019, Genève)

5. Le Groupe a adopté le procès-verbal de sa trentième réunion, qui s'était tenue le 18 juin 2019 à Genève.

II. Échange général d'informations

6. Le Groupe a pris note des informations présentées par M. Brodsky concernant a) l'adoption des Directives relatives aux services d'information fluviale, élaborées par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), et b) la nouvelle édition des Règles de navigation intérieure de la Fédération de Russie, adoptées par l'ordonnance n° 19 du Ministère russe des transports en date du 19 janvier 2018. La structure de ces règles et certaines des dispositions ont été harmonisées avec le CEVNI.

III. Propositions d'amendements aux articles 1.01, 1.02 et 1.08 du CEVNI

Documents : CEVNI EG/2019/2, CEVNI EG/2019/14, CEVNI EG/2019/19

7. Comme suite aux décisions prises à sa trentième session, le Groupe a repris l'examen des propositions d'amendements au CEVNI contenues dans le document CEVNI EG/2019/2. M. Brodsky a indiqué que, dans la Fédération de Russie, le terme « conditions locales » était employé au lieu de « risque spécifique ». M. Birkhuber a souligné que la disposition en question était particulièrement pertinente pour la navigation du Danube. Le Groupe a décidé de modifier les articles 1.01 et 1.02 comme suit :

- Article 1.01, section IV (Autres termes) :

À la fin, *ajouter* le nouveau paragraphe 22, libellé comme suit :

22. Le terme « risque spécifique » désigne un risque pour la sécurité induit par des conditions de navigation particulières et nécessitant que les conducteurs de bateaux disposent de connaissances professionnelles plus vastes que celles énoncées dans la partie A de l'annexe II (Connaissances professionnelles requises pour l'obtention du certificat de conducteur de bateau) à la résolution n° 31 révisée.

- Article 1.02, paragraphe 1 :

Ajouter le second paragraphe⁴ :

Si un bateau navigue dans un secteur d'une voie navigable où des risques spécifiques, répertoriés par l'autorité compétente conformément à la réglementation en vigueur, requièrent l'obtention d'une autorisation spéciale par le conducteur, ~~{conformément au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,}~~ et si plusieurs conducteurs sont affectés à ce bateau, seul le conducteur **qui est en service à la timonerie, sous l'autorité duquel le bâtiment est placé doit posséder l'autorisation spéciale correspondant au l'attestation de connaissances de secteur pour le secteur-concerné.**

8. Le Groupe a examiné la proposition formulée par l'EBA visant à modifier l'article 1.08, contenue dans le document CEVNI EG/2019/19, et a décidé d'ajouter un nouveau paragraphe 6, libellé comme suit :

6. Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter des gilets de sauvetage conformes à [l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES TRIN]

⁴ Voir CEVNI EG/2019/2.

- a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau,
- b) lors du séjour dans le canot de service,
- c) lors de travaux hors bord, ou
- d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 90 cm ou si les garde-corps visés au paragraphe 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

Les travaux hors bord doivent uniquement être effectués lorsque les bateaux sont en stationnement, si le trafic environnant n'est pas susceptible de constituer un danger.

Cette disposition ne s'applique pas aux bateaux de plaisance.

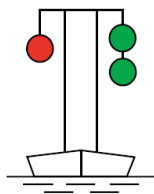
IV. Propositions d'amendements aux dispositions du CEVNI relatives aux signaux sonores et aux feux rythmés, et mise en concordance de l'annexe 8 avec les chapitres 3 et 6 du SIGNI (art. 6.31, 6.32, 1.01, 3.08, 3.27, 3.28, 6.04 et 9.04 et annexes 3 et 8)

Documents : CEVNI EG/2019/16, CEVNI EG/2019/18

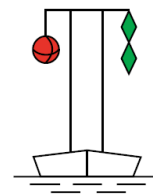
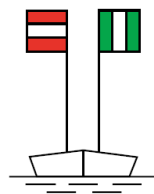
9. Le Groupe a examiné les propositions d'amendements tendant à mettre l'annexe 8 du CEVNI en concordance avec les chapitres 3 et 6 du SIGNI (CEVNI EG/2019/16) et a décidé d'apporter les modifications suivantes à l'annexe 8 :

- a) Section IV BIS, figure 17 *ter*, lire :

De nuit

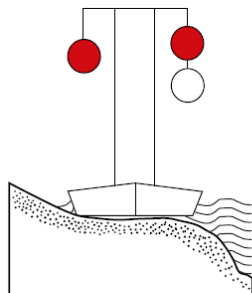


De jour

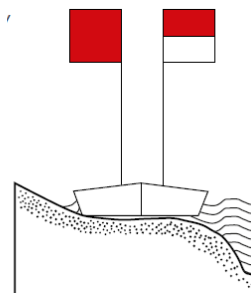


- b) Section IV BIS, figure 17 *quinquies*, lire :

De nuit



De jour



10. Le Groupe s'est penché sur les dispositions du CEVNI relatives aux signaux sonores des bateaux par visibilité réduite, lorsqu'aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi (art. 6.31 et 6.32) (CEVNI EG/2019/18), et a décidé de *modifier* le titre de l'article 6.31 comme suit :

~~Signaux sonores pendant le~~ **Indication de la position des bateaux en stationnement.**

11. Le Groupe a examiné les propositions d'amendements aux dispositions du CEVNI relatives aux feux rythmés (art. 1.01, 3.08, 3.27, 3.28, 6.04 et 9.04 et annexes 3 et 8), reproduites dans le document CEVNI EG/2019/18. Relevant que le CEVNI s'adressait aux conducteurs de bateaux et souhaitant éviter toute confusion dans l'emploi des différents termes, le Groupe a demandé au secrétariat d'établir une liste récapitulative des termes relatifs aux feux rythmés et des définitions correspondantes dans la COLREG, la norme ECDIS Intérieur, les documents de l'Association internationale de signalisation maritime

(AISM) et la réglementation à l'échelon national, et décidé de reprendre l'examen de cette question à ses futures réunions.

V. Catalogue de questions visant à évaluer la connaissance du CEVNI

Document : CEVNI EG/2019/17

12. Faisant suite à la décision prise à sa trentième session, le Groupe a examiné une proposition transmise par l'EBA (CEVNI EG/2019/17), dont l'objet était de dégager les principaux éléments du CEVNI à évaluer pour vérifier qu'un plaisancier dispose d'une connaissance théorique du CEVNI suffisante pour l'obtention du Certificat international de conducteur de bateau de plaisance. Le Groupe a décidé que ce document était une base utile pour l'élaboration du catalogue de questions et a souscrit à la proposition dans son principe. Il a prié ses membres de soumettre leurs éventuelles observations au secrétariat d'ici à la fin de 2019 en vue de les faire suivre au groupe de travail informel de la navigation de plaisance. Le Groupe d'experts est convenu de poursuivre sa coopération en la matière avec le groupe de travail et de lui prodiguer des conseils, si nécessaire.

VI. Comparaison entre la dernière version récapitulative du RPNR et le CEVNI

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15

13. Le Groupe a entrepris l'analyse de la comparaison entre les chapitres 1 à 4 du CEVNI et le RPNR, sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15. Il a souligné que l'objectif était d'harmoniser les textes dans la mesure du possible mais sans les rendre identiques étant donné que les conditions de navigation du Rhin peuvent différer de celles des autres fleuves européens.

14. Après l'examen du tableau 1 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, le Groupe est convenu de ce qui suit :

- Les paragraphes suivants ne nécessitent pas que le CEVNI soit modifié : 1 à 5, 9, 11 à 19, 22, 24 à 41, 43 à 46, 49 et 50, 52 à 54, 58 à 66, 68 à 72, et 76 ;
- Les paragraphes suivants doivent faire l'objet d'une analyse approfondie : 6 à 8, 42, 47, 51, 55, 67, 73, 75, et 77 ;
- Paragraphe 10 (définitions 6 et 7, sect. III du chapitre premier) :
- *Supprimer* la définition 7 et le paragraphe 4 de l'article 4.01 ;
- Article 4.01, paragraphe 2, deuxième phrase, *modifier comme suit* :

Cette disposition ne s'applique ni aux menues embarcations, ni aux **bateaux donnant le** signal prévu à l'article 6.32, paragraphe 4 a), émis par les avalants naviguant au radar, ni aux **bateaux émettant des coups ou volées** de cloche ;

- Paragraphe 20 : l'examen se poursuivra lorsque les dispositions relatives aux réservoirs fixes seront abordées ;
- Paragraphe 21 : le Groupe s'est intéressé aux différences entre les définitions du terme « chenal » dans le CEVNI et dans le RPNR, et a indiqué qu'il serait souhaitable de les harmoniser, sans y parvenir pour l'instant ;
- Le Groupe s'était déjà mis d'accord en ce qui concerne les paragraphes 23 et 48.

15. Le Groupe a procédé à un échange de vues au sujet de l'application du signal tritonal pour les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite et a décidé d'approfondir l'examen de cette question. Le secrétariat a été prié de recueillir des informations auprès des États membres.

16. Le Groupe a décidé de poursuivre l'examen du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 à sa prochaine réunion.

17. Le Groupe a demandé au secrétariat d'établir une comparaison entre le CEVNI 5, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et les Règles de navigation du bassin de la Save, en collaboration avec la Commission du Danube et la Commission de la Save.

VII. Amendements récents au RPNR et au RPNM

Document : ECE/TRANS/SC.3/2019/9

18. Le Groupe a examiné le document ECE/TRANS/SC.3/2019/9 et décidé qu'il n'était pas nécessaire de formuler des propositions d'amendements au CEVNI.

VIII. Questions diverses

A. Version récapitulative des amendements au CEVNI 5

Document : CEVNI EG/2019/15

19. Le Groupe a pris note de la compilation des amendements au CEVNI 5 qu'il avait acceptés entre 2017 et 2019 et a approuvé les modifications apportées par le secrétariat à l'article 4.07 et au paragraphe 14 du document CEVNI EG/2019/15.

20. Le Groupe est convenu de remplacer l'intitulé de l'article 4.07 par « Système d'identification automatique (AIS) pour la navigation intérieure et Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) » et a fait observer qu'il fallait actualiser cet article. M. Brodsky mettra au point une proposition d'amendement en vue de la prochaine réunion du Groupe.

21. Le Groupe a examiné l'article 8.02 modifié et a décidé qu'il était nécessaire de réviser la partie consacrée aux méthodes de communication.

B. Signaux sonores : questions liées à la fréquence

22. Le Groupe a pris note des informations fournies concernant les bandes de fréquence disponibles des avertisseurs sonores (voir l'appendice) et a décidé de poursuivre cette discussion à sa prochaine réunion.

IX. Prochaine réunion

23. Le Groupe d'experts du CEVNI a provisoirement fixé au 11 février 2020 la date de sa trente-deuxième réunion, soit juste avant la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3.

Appendice

Fréquence des signaux sonores

Le secrétariat a été contacté par un bureau d'architecture navale lui indiquant qu'il n'était pas possible de trouver, sur le marché, des avertisseurs sonores dont la fréquence est conforme aux dispositions du CEVNI et qui soient adaptés aux bateaux de navigation intérieure d'une longueur comprise entre 20 et 75 m :

a) Les fabricants ne sont pas au fait des dispositions du CEVNI relatives à la fréquence des avertisseurs sonores ou ne parviennent pas à trouver cette information, qui a été déplacée de l'annexe 6 du CEVNI à l'appendice 7 de la résolution n° 61 ;

b) Les avertisseurs sonores disponibles sur le marché ont une fréquence supérieure ou égale à 300 Hz. Dans certains pays qui n'appliquent pas pleinement le CEVNI et n'ont pas incorporé les prescriptions relatives à la fréquence dans leurs règlements de police (par exemple le RPNR), ces avertisseurs sonores sont considérés comme acceptables pour les bateaux de navigation intérieure, quelle que soit leur longueur, ce qui peut entraîner des problèmes dans le cadre de la conception des bateaux et sur les chantiers navals, pour les raisons suivantes :

- i) Aucune information n'est disponible en ce qui concerne leur conformité avec le CEVNI ;
- ii) Les avertisseurs sonores conformes au CEVNI peuvent ne pas être disponibles sur le marché.

Les conditions dans lesquelles les avertisseurs sonores produits conformément aux dispositions de la COLREG peuvent être utilisés pour la navigation intérieure sont détaillées dans le tableau suivant :

<i>COLREG</i> Longueur du bateau (m)	Fréquence (Hz)	<i>CEVNI 5</i> Type de bateau	Fréquence (Hz)	Note
75 à 200	130 à 350	Motorisé	160 à 240	Fréquences utilisables : 160 à 240 Hz*
		Motorisé, équipé d'un radar	165 à 297 (signal tritonal)	Fréquences utilisables : 165 à 297 Hz*
		Non motorisé	≥ 350	Fréquences utilisables : uniquement 350 Hz
20 à 75	250 à 700	Motorisé	160 à 240	Aucune fréquence utilisable
		Motorisé, équipé d'un radar	165 à 297 (signal tritonal)	Fréquences utilisables : 250 à 297 Hz*
		Non motorisé	≥ 350	Fréquences utilisables : 350 à 700 Hz
< 20	250 à 700	Menue embarcation	≥ 350	Fréquences utilisables : 350 à 700 Hz

* Les avertisseurs disponibles sur le marché ont une fréquence supérieure ou égale à 300 Hz.