



Conseil économique et social

Distr. générale
7 décembre 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Cinquante-huitième session

Genève, 17-19 février 2021

Point 5 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 des trente-quatrième et trente-cinquième réunions du Groupe d'experts du CEVNI

Note du secrétariat

Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2021, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51).
2. À sa soixante-quatrième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a demandé au secrétariat d'établir les rapports de la trente-quatrième et de la trente-cinquième réunions du Groupe d'experts du CEVNI, tenues le 2 octobre 2020 et le 27 novembre 2020, en tant que document de travail de la cinquante-huitième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 41). Le texte de ces rapports est reproduit dans les annexes I et II.



Annexe I

Décisions prises à la trente-quatrième réunion du Groupe d'experts du CEVNI

2 octobre 2020

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa trente-quatrième réunion le 2 octobre 2020, sous forme de réunion virtuelle.
2. Ont participé à la réunion M. A. Joch (Autriche), M^{me} H. Liégeois (Belgique), MM. E. Brodsky et A. Zhegalin (Fédération de Russie), M^{me} M. Hirtz (Commission centrale pour la navigation du Rhin), M. I. Alexander (Commission du Danube), M^{me} P. Brückner (Commission de la Moselle), MM. Z. Milkovic et D. Isaković (Commission internationale du bassin de la Save), M^{me} C. Paddison (Association européenne de navigation de plaisance, ci-après l'« EBA ») et M^{me} V. Ivanova (secrétariat de la CEE).
3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire (CEVNI EG/2020/14) ci-après :
 - I. Adoption du procès-verbal de la trente-troisième réunion du Groupe d'experts du CEVNI (23 juin 2020)
Document : CEVNI EG/2020/13.
 - II. Propositions d'amendements aux articles 1.10 et 9.02 du CEVNI
Documents : CEVNI EG/2020/2, CEVNI EG/2020/6, CEVNI EG/2020/15 et CEVNI EG/2020/18.
 - III. Propositions d'amendements aux articles 4.05 et 4.06 du CEVNI
Document : CEVNI EG/2020/16/Rev.1.
 - IV. Comparaison entre le Code européen des voies de navigation intérieure, le Règlement de police pour la navigation du Rhin, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et les Règles de navigation dans le bassin de la Save
Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16, CEVNI EG/2020/12 et CEVNI EG/2020/17.
 - V. Questions diverses : élaboration du premier projet de révision 6 du CEVNI.
 - VI. Prochaine réunion.

I. Adoption du procès-verbal de la trente-troisième réunion du Groupe d'experts du CEVNI (23 juin 2020)

Document : CEVNI EG/2020/13.

4. Le Groupe d'experts a adopté le procès-verbal de sa trente-troisième réunion, tenue virtuellement le 23 juin 2020 (CEVNI EG/2020/13).

II. Propositions d'amendements aux articles 1.10 et 9.02 du CEVNI

Documents : CEVNI EG/2020/2, CEVNI EG/2020/6 et CEVNI EG/2020/15.

5. Pour donner suite aux décisions qu'il avait prises à ses trente-deuxième et trente-troisième réunions, le Groupe d'experts a poursuivi le débat sur la liste des documents de

bord et des autres documents exigés à bord, sur la base de la proposition d'amendement actualisée (CEVNI EG/2020/15) et des résultats de l'analyse détaillée, réalisée par l'EBA, des documents qui n'étaient pas exigés pour les menues embarcations et les embarcations de sport ou de plaisance (CEVNI EG/2020/18). Les participants ont remercié M^{me} Paddison du travail qu'elle avait accompli.

6. Le Groupe d'experts est convenu que certains des documents cités à l'article 9.02 seraient transférés à l'article 1.10, l'objectif étant de réduire le nombre de prescriptions régionales et nationales spéciales figurant au chapitre 9 du CEVNI. En outre, il a décidé d'apporter les modifications suivantes à l'article 1.10 :

a) *Modifier* la première phrase du paragraphe 1 :

Les documents suivants doivent se trouver à bord **s'ils sont exigés par d'autres règlements**.

b) Après « Le certificat de bateau », *ajouter* « (le certificat de bateau de navigation intérieure) » ;

c) Déplacer le rôle d'équipage et le journal de bord à l'article 9.02, car ces documents ne doivent pas obligatoirement se trouver à bord des bateaux naviguant sur le Rhin ou dans l'Union européenne ;

d) Déplacer à l'article 1.10 les documents énumérés aux alinéas a), c) à f) et h) à s) du paragraphe 6 de l'article 9.02 ;

e) *Remplacer* « La patente radar » *par* « [Le certificat de capacité radar] » et vérifier cette expression à la prochaine réunion ;

f) À la prochaine réunion, vérifier ce que recouvre la rubrique intitulée « Le certificat relatif à l'assignation de fréquences » et déterminer si cette rubrique s'applique aux menues embarcations et aux embarcations de sport ou de plaisance ;

g) *Ajouter* la nouvelle rubrique « [Certificat pour experts de la navigation à passagers (le cas échéant)] » et vérifier cette expression à la prochaine réunion ;

h) Modifier la liste, qui figure au paragraphe 2, des documents qui ne sont pas exigés à bord des menues embarcations, des embarcations de sport ou de plaisance ou des menues embarcations de sport ou de plaisance.

7. Outre les modifications énumérées au paragraphe 6 ci-dessus, le Groupe d'experts est convenu d'apporter les modifications ci-après à l'article 9.02 :

a) *Ajouter* les nouvelles rubriques suivantes :

- Les preuves pour les bateaux de plus de 110 m de longueur, si elles sont requis par les règlements locaux ;
- Les attestations requises au titre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), outre le carnet de contrôle des huiles usagées et l'attestation de déchargement ;

b) À la fin de l'article 9.02, *ajouter* :

Toutefois, les documents cités ci-dessus ne sont pas exigés à bord des embarcations de sport ou de plaisance.

8. Le Groupe d'experts a modifié les titres des documents cités aux articles 1.10 et 9.02 lorsque cela était nécessaire.

9. Le Groupe d'experts a décidé de modifier le titre « Le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie générale et partie régionale) » dans l'ensemble du texte du CEVNI, en tenant compte de la terminologie utilisée dans l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure et les règlements de la Commission du Danube, à savoir :

- En anglais : the Guide concerning the radiotelephone service on Inland Waterways (general part and relevant regional parts)
- En français : le Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure (partie générale et parties régionales pertinentes)
- En russe : Руководство по Службе радиосвязи на внутренних водных путях (общая часть и соответствующие региональные части).

III. Propositions d'amendements aux articles 4.05 et 4.06 du CEVNI

Document : CEVNI EG/2020/16/Rev.1.

10. Le Groupe d'experts a examiné les propositions d'amendements aux articles 4.05 et 4.06 (CEVNI EG/2020/16/Rev.1) établies par la Fédération de Russie. M. Brodsky a fourni des éclaircissements sur les modifications proposées. Le Groupe d'experts a remercié M. Brodsky de son excellent travail.

11. Le débat a porté sur les points suivants :

a) La nécessité de conserver le paragraphe 3 actuel dans l'article tel que modifié. Il a été signalé que la définition de « bateau » donnée à l'article 1.01 du CEVNI comprenait les bacs et les engins flottants motorisés, ce qui signifiait que le paragraphe en question reproduirait l'alinéa premier du nouveau paragraphe 3. L'Autriche a été invitée à formuler au besoin des observations sur cette question en vue de la prochaine réunion du Groupe ;

b) Les formules à employer dans les communications entre la station à bord et la station située sur la rive. M. Brodsky a souligné qu'il fallait s'entendre sur des formules communes pour garantir la sécurité et s'est référé aux dispositions pertinentes de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure et des règlements de la Commission du Danube. M^{me} Liégeois et M. Milkovic ont estimé qu'il serait difficile d'arrêter une seule série de formules communes, en particulier dans les pays où plusieurs langues étaient parlées. M. Alexander s'est référé au débat en cours à la Commission du Danube et aux informations sur les formules utilisées pour communiquer à bord des bateaux sur le Danube ; un questionnaire avait permis de recueillir ces formules, qui seraient examinées à la prochaine session du Groupe de travail de la Commission du Danube chargé des questions techniques, du 5 au 9 octobre 2020. Le Groupe de travail de la Commission avait souligné l'importance de cette question pour la sécurité de la navigation et recommandait au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) d'examiner ladite question et d'analyser les formules actuellement utilisées entre les stations à bord et sur la rive dans les pays membres, en vue de l'élaboration de recommandations ;

c) Le nouveau texte du paragraphe 1 de l'article 4.06 (le début) ; le Groupe d'experts a décidé de mettre ce texte entre crochets et d'en établir la version définitive à sa prochaine réunion ;

d) L'ajout d'un nouveau paragraphe 5 à l'article 4.06. Les participants ont fait observer que bien souvent, pour pister les cibles, les capitaines utilisaient en même temps les radars et les stations AIS¹, mais que les informations fournies par les radars devraient être utilisées et considérées comme seules fiables, bien que les stations AIS soient capables de fournir des informations plus détaillées que les radars.

12. Le Groupe d'experts a approuvé la version finale des articles 4.05 et 4.06, à l'exception des questions citées ci-dessus, aux alinéas a) et c) du paragraphe 11, dont il a décidé d'achever l'examen à sa prochaine réunion.

¹ Automatic Identification Station.

IV. Comparaison entre le Code européen des voies de navigation intérieure, le Règlement de police pour la navigation du Rhin, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et les Règles de navigation dans le bassin de la Save

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16, CEVNI EG/2020/12 et CEVNI EG/2020/17.

13. Le Groupe d'experts a poursuivi son examen des résultats de la comparaison entre le CEVNI et a) le Règlement de police pour la navigation du Rhin (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2), b) les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15) et c) les Règles de navigation dans le bassin de la Save (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16), dont un résumé figure dans les documents CEVNI EG/2020/12 et CEVNI EG/2020/17.

14. Le Groupe d'experts a repris l'examen des éléments ci-après, qu'il avait examinés à sa précédente réunion :

- a) CEVNI EG/2020/12, ligne 19 du tableau 2 et ligne 61 du tableau 5

À l'issue d'un débat intense et après avoir entendu les explications données par M^{me} Paddison, le Groupe d'experts est tombé d'accord sur le fait que, dans les zones où les bateaux peuvent être à l'ancre à proximité d'un port, le terme « roadstead » devrait être utilisé en anglais en tant qu'équivalent des termes « rade » en français et « рейд » en russe (CEVNI EG/2020/13, par. 16, deuxième point, et par. 19, neuvième point), et a décidé d'ajouter les paragraphes suivants au CEVNI :

- Article 3.09, *ajouter* le nouveau paragraphe 7 :

7. Dans les rades, il n'est pas exigé que les convois composés seulement d'un bateau motorisé et d'une unité remorquée portent les signaux de jour prévus dans le présent article.

- Article 6.18, *modifier* le début du paragraphe 2 :

2. Cette interdiction ne s'applique ni **à la navigation à la dérive, lorsqu'elle est autorisée, ni** aux petits mouvements aux lieux de stationnement, **aux lieux de chargement et de déchargement ou dans les rades**, ni aux manœuvres, sauf dans les cas suivants :

- b) CEVNI EG/2020/12, ligne 70 du tableau 5

Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de rédiger, en coopération avec la Commission du Danube, une proposition d'amendement au paragraphe 4 de l'article 6.21 du CEVNI, fondée sur l'article 8.03(1) du Règlement de police pour la navigation du Rhin, qu'il examinerait à sa prochaine réunion.

15. Le Groupe d'experts a poursuivi l'examen du tableau 5 du document CEVNI EG/2020/12 en commençant par la ligne 72, et décidé ce qui suit :

- a) Les lignes ci-après du tableau 5 ont été dûment examinées et aucune modification du chapitre 6 du CEVNI n'a été jugée nécessaire : 73, 74 et 76 à 99 ;

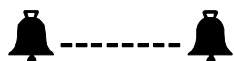
b) Ligne 72 : l'alinéa a) de l'article 6.21 *bis* pourrait être aligné sur l'article 8.04(a) du Règlement de police pour la navigation du Rhin. À cette fin, le secrétariat a été prié de vérifier si, au titre du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, une inscription particulière était exigée dans le certificat de bateau de navigation intérieure des bateaux motorisés et des barges dans le cas où ils étaient accouplés bord à bord ;

c) Ligne 100 : le Groupe d'experts a décidé d'ajouter le nouveau paragraphe 3 à l'article 6.31 :

3. Les bateaux mentionnés au paragraphe 1 qui ne peuvent pas établir un contact radiotéléphonique avec les bateaux en approche émettent des volées de cloche aussitôt qu'ils perçoivent, par l'un des signaux prescrits à l'alinéa a) ou c) du paragraphe 4 de l'article 6.32, ou à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6.33, qu'un autre bateau s'approche. Ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus.

d) Le Groupe d'experts a décidé d'ajouter le nouvel alinéa c) au chapitre F de l'annexe 6 (voir la ligne 29 du tableau du document CEVNI EG/2020/17) :

c) Bateaux en stationnement, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux en approche



Bateaux et engins flottants 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

Volées de cloche répétées à intervalles d'une minute au plus

Paragraphe 3 de l'article 6.31

V. Questions diverses : élaboration du premier projet de révision 6 du CEVNI

16. Le Groupe d'experts a rappelé qu'au titre du plan d'action pour la révision 6 du CEVNI, qu'il avait approuvé à sa trente-deuxième réunion, la première version du projet de révision 6 du CEVNI devait être soumise à la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3, et a demandé au secrétariat de rédiger cette première version en vue de son examen par le Groupe d'experts à sa réunion de février 2021.

VI. Prochaine réunion

17. Le Groupe d'experts a décidé de tenir une réunion supplémentaire sous forme de séance virtuelle d'une demi-journée moitié de novembre 2020. La date définitive serait arrêtée ultérieurement.

18. Le Groupe d'experts a décidé que les points ci-après seraient inscrits à l'ordre du jour de sa prochaine réunion :

- Documents CEVNI EG/2020/12, à partir de la ligne 101 du tableau 5, et CEVNI EG/2020/17 ;
- Lignes 6 à 8, 20, 42, 47, 55, 67, 73, 75 et 77 du tableau 1 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 et les catégories de feux ;
- Lignes 6, 7 et 36 du tableau 5 du document CEVNI EG/2020/12.

Annexe II

Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI à sa trente-cinquième réunion

27 novembre 2020

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa trente-cinquième réunion le 27 novembre 2020, sous forme de réunion virtuelle.
2. Ont participé à la réunion MM. B. Birkhuber et A. Joch (Autriche), M^{me} H. Liégeois (Belgique), MM. E. Brodsky et A. Zhegalin (Fédération de Russie), M^{me} M. Hirtz (Commission centrale pour la navigation du Rhin, ci-après la « CCNR »), MM. P. Suvorov, S. Tzarnakliyski et S. Kanurnyi (Commission du Danube), M^{me} P. Brückner (Commission de la Moselle), M. Z. Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save), M^{me} C. Paddison (Association européenne de navigation de plaisance, ci-après l'« EBA ») et M^{me} V. Ivanova (secrétariat de la CEE).
3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire (CEVNI EG/2020/20) sous réserve des modifications pouvant être proposées pendant la réunion :
 - I. Adoption du procès-verbal de la trente-quatrième réunion du Groupe d'experts
Document : CEVNI EG/2020/19.
 - II. Élaboration de la version finale des articles 4.05 et 4.06
Document : CEVNI/EG/2020/21.
 - III. Comparaison entre le Code européen des voies de navigation intérieure, la dernière version récapitulative du Règlement de police pour la navigation du Rhin, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et les Règles de navigation dans le bassin de la Save
Documents : CEVNI EG/2020/12 et CEVNI EG/2020/17.
 - IV. Élaboration de la version finale du chapitre 1
Documents : CEVNI/EG/2020/22 et CEVNI/EG/2020/23.
 - V. Dispositions du CEVNI relatives aux menues embarcations
Document : CEVNI EG/2020/12.
 - VI. Élaboration de la première version du projet de révision 6 du CEVNI.
 - VII. Questions diverses.
 - VIII. Prochaine réunion.

I. Adoption du procès-verbal de la trente-quatrième réunion du Groupe d'experts du CEVNI

Document : CEVNI EG/2020/19.

4. Le Groupe d'experts a établi et adopté la version finale du procès-verbal de sa trente-quatrième réunion, tenue virtuellement le 2 octobre 2020 (CEVNI EG/2020/19).
5. Le Groupe d'experts a repris l'examen de la question des documents de bord (art. 1.10 du CEVNI), qui devait faire l'objet de vérifications (CEVNI EG/2020/19, par. 6 e) à g)), et décidé de modifier les documents cités aux alinéas e) et f) du paragraphe 6 du document CEVNI EG/2020/19 :
 - a) Remplacer « Le certificat de capacité radar ou le certificat de conducteur de bateau assorti d'une inscription relative au radar » par « Une autorisation spécifique pour la navigation au radar ou un certificat de qualification de conducteur assorti d'une autorisation

spécifique pour la navigation au radar », conformément au Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) ;

b) *Remplacer* « Le certificat relatif à l'assignation de fréquences » *par* « La licence de station de bateau », conformément à l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, sur la base de la recommandation n° 7 de la Conférence mondiale des radiocommunications (WRC-97), ainsi que l'a proposé la Fédération de Russie ;

c) *Remplacer* « Les certificats pour experts en navigation avec passagers » *par* « Le certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation avec passagers », en application du ES-QIN.

6. M^{me} Hirtz a mentionné le débat mené par le Comité européen RAINWAT sur l'expression « licence de station de bateau », que le Comité pourrait modifier à sa prochaine réunion, en mars-avril 2021. Le SC.3/WP.3 pourrait examiner à sa cinquante-neuvième réunion, en juin 2021, le résultat du débat du Comité européen RAINWAT et étudier la possibilité de modifier cette expression dans le texte de la révision 6 du CEVNI.

II. Élaboration de la version finale des articles 4.05 et 4.06

Document : CEVNI/EG/2020/21.

7. Le Groupe d'experts a établi la version définitive des projets d'articles 4.05 et 4.06 et demandé au secrétariat de les transmettre au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) à sa cinquante-huitième session².

III. Comparaison entre le Code européen des voies de navigation intérieure, le Règlement de police pour la navigation du Rhin, les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et les Règles de navigation dans le bassin de la Save

Documents : CEVNI EG/2020/12 et CEVNI EG/2020/17.

8. Le Groupe d'experts a poursuivi et achevé son débat sur la comparaison entre le CEVNI et a) le Règlement de police pour la navigation du Rhin (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/2), b) les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/15) et c) les Règles de navigation dans le bassin de la Save (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/16) ; les résultats de cette comparaison sont résumés dans le document CEVNI EG/2020/12.

9. Le Groupe d'experts a achevé son débat sur le tableau 5 qui figure dans le document CEVNI EG/2020/12, après l'avoir repris à partir de la ligne 101, et a décidé ce qui suit :

a) Les lignes ci-après du tableau 5 ont été dûment examinées et aucune modification du chapitre 6 du CEVNI n'a été jugée nécessaire : 101 à 105 et 107 à 113 ;

b) Ligne 106 : le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de lui fournir la traduction officielle en anglais du paragraphe 3 de l'article 6.32 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine réunion.

10. Le Groupe d'experts a pris note des lignes 1 à 12 et 14 à 18 du tableau 6 du document CEVNI EG/2020/12 et décidé qu'aucune modification du chapitre 7 du CEVNI n'était nécessaire. S'agissant de la ligne 13 du tableau 6, le Groupe d'experts a examiné la question de l'utilisation de bouées afin d'indiquer que le chenal longe une zone de stationnement, en plus des signaux prévus aux articles 7.05 et 7.06, ainsi que le prescrit le paragraphe 6 de l'article 7.05 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

² Voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2.

Mesdames Hirtz et Brückner ont dit que ces signaux n'étaient utilisés ni sur le Rhin ni sur la Moselle. Le Groupe d'experts a estimé que si les autorités compétentes prescrivaient l'emploi de bouées comme signal complémentaire indiquant qu'un chenal longe une zone de stationnement, ces bouées devaient être clairement signalées. Toutefois, M^{me} Hirtz a dit que le fait de placer des bouées supplémentaires sur le chenal pouvait créer des entraves à la navigation ou la rendre dangereuse. La CCNR a été invitée à recueillir des informations sur l'application de ces dispositions relatives au balisage supplémentaire sur le Rhin et à les présenter à la prochaine réunion du Groupe.

11. Enfin, le Groupe d'experts est convenu de modifier l'article 7.05 et l'annexe 8 comme suit :

a) Article 7.05, *ajouter* le nouveau paragraphe 6 :

6. Si une aire de stationnement se trouve aux abords d'un chenal dont elle est séparée par des bouées, en plus des signaux prescrits aux paragraphes 1 à 5 ci-dessus ou à l'article 7.06, cela doit être indiqué comme suit :

- Sur le côté droit du chenal : bouées portant des feux représentées sur le schéma 3 *bis* de l'annexe 8 ;
- Sur le côté gauche du chenal : bouées portant des feux représentées sur le schéma 3 *ter* de l'annexe 8.

b) Partie II de l'annexe 8 :

- Avant le dernier paragraphe, *ajouter* le nouveau titre « D. Chenal longeant une zone de stationnement », et modifier le paragraphe comme suit :

Une lettre « P » peinte en blanc sur les bouées décrites aux paragraphes 1 et 2 sections A et B ci-dessus indique que le chenal longe une zone de stationnement. Si les bouées portant la lettre « P » sont dotées d'un feu, le rythme de ce feu est différent de celui des feux des autres bouées mouillées à la aux limites du chenal.

- Ajouter les schémas 3 *bis* et 3 *ter* :

Bouées balisant la zone de stationnement sur le côté droit du chenal

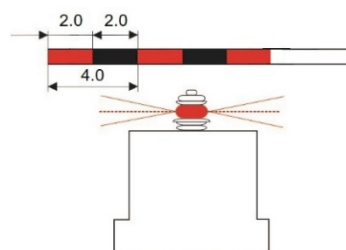
Exemple :



1.E Bouée avec feu servant à marquer un chenal longeant une zone de stationnement

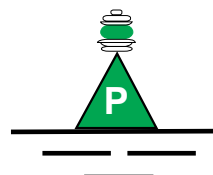
(schéma 3 *bis*)

Couleur : rouge
 Forme : bouée cylindrique
 Voyant (le cas échéant) : non
 Feu (le cas échéant) : Feu rouge rythmé présentant une succession différente de celle des feux des autres bouées balisant les limites du chenal.



Bouées balisant la zone de stationnement
sur le côté gauche du chenal

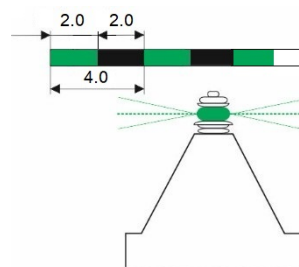
Exemple :



2.E Bouée avec feu servant à
marquer un chenal longeant une
zone de stationnement

(schéma 3 *ter*)

Couleur : vert
Forme : bouée conique
Voyant (le cas échéant) : non
Feu (le cas échéant) : feu vert rythmé
présentant une succession différente de
celle des feux des autres bouées balisant
les limites du chenal.



12. Le Groupe d'experts a pris note des lignes 1 à 5 du tableau 7 du document CEVNI EG/2020/12 et décidé qu'aucun amendement au chapitre 8 du CEVNI n'était nécessaire. S'agissant de la ligne 6, il a demandé au secrétariat de l'inscrire pour examen à l'ordre du jour des prochaines réunions du Groupe et de rédiger un document de travail.

13. Le Groupe d'experts a pris note du tableau 8 figurant dans le document CEVNI EG/2020/12 et décidé qu'aucune modification du chapitre 10 du CEVNI n'était nécessaire.

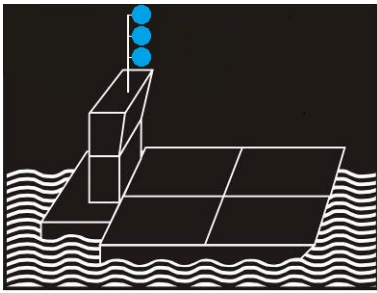
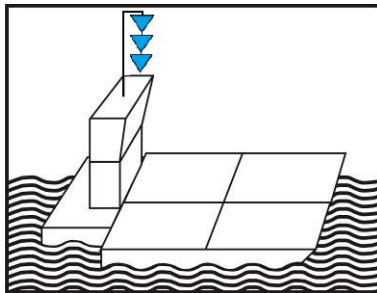
14. Le Groupe d'experts a pris note du tableau (CEVNI EG/2020/17) dans lequel les dispositions des annexes du CEVNI sont comparées avec celles du Règlement de police pour la navigation du Rhin, des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et des Règles de navigation dans le bassin de la Save, et a décidé ce qui suit :

a) Les lignes ci-après ont été dûment examinées et aucune modification du CEVNI n'a été jugée nécessaire : 1 à 10, 18, 21 à 28, 30 à 46, 48 à 52 et 54 à 58 ;

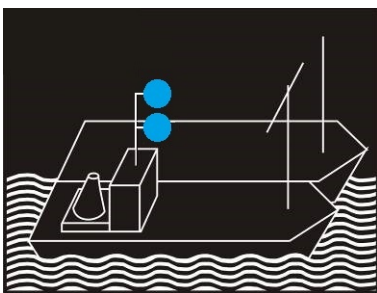
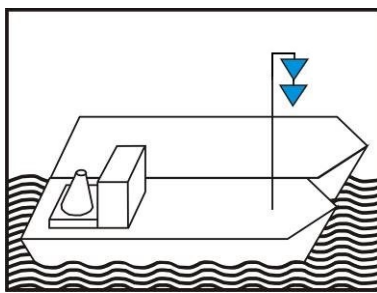
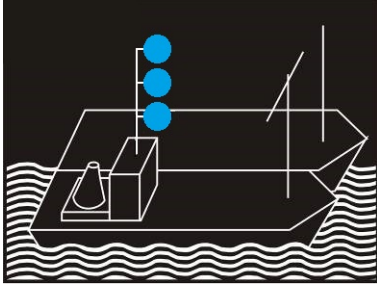
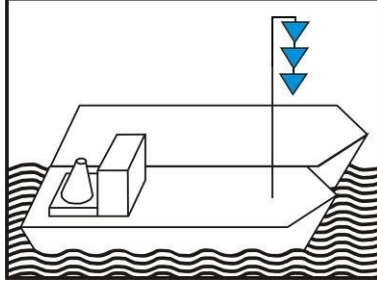
b) Lignes 11 à 17 :

• Ajouter les nouveaux schémas 34 *bis* et 34 *ter* :

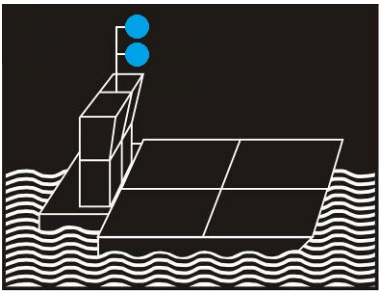
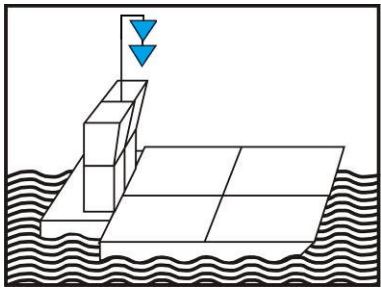
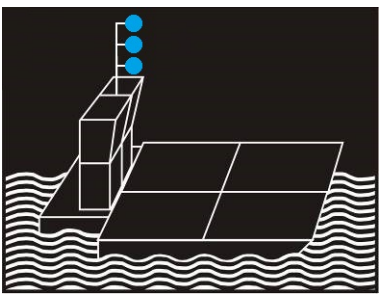
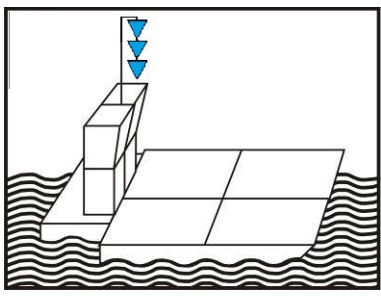
	<p>34 <i>bis</i></p>	
<p>Paragraphe 4 de l'article 3.14 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, prescrite au paragraphe 2 de l'article 3.14, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et du chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		

	<p>34 ter</p>	
<p>Paragraphe 4 de l'article 3.14 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses, prescrite au paragraphe 3 de l'article 3.14, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et du chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		

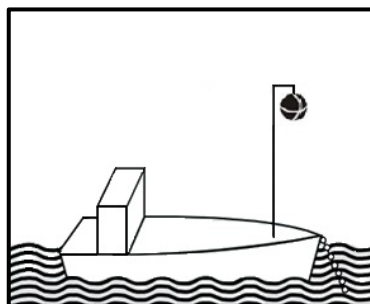
- Ajouter les nouveaux schémas 35 bis et 35 ter :

	<p>35 bis</p>	
<p>Paragraphe 4 de l'article 3.14 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, prescrite au paragraphe 2 de l'article 3.14, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et du chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		
	<p>35 ter</p>	
<p>Paragraphe 4 de l'article 3.14 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses, prescrite au paragraphe 3 de l'article 3.14, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et du chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		

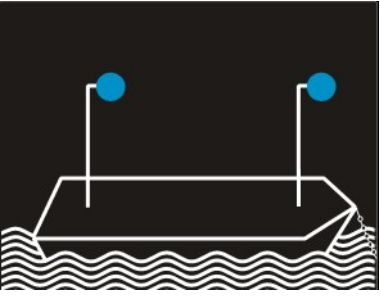
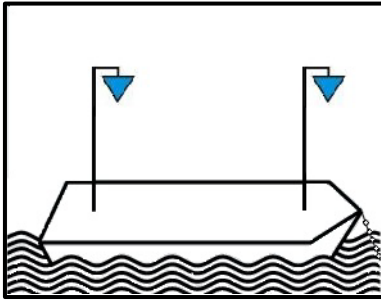
- Ajouter les nouveaux schémas 36 bis et 36 ter :

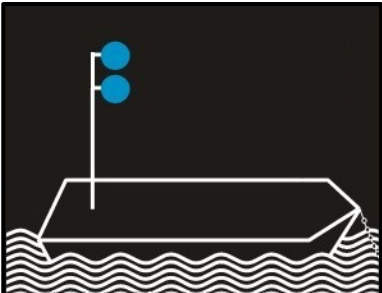
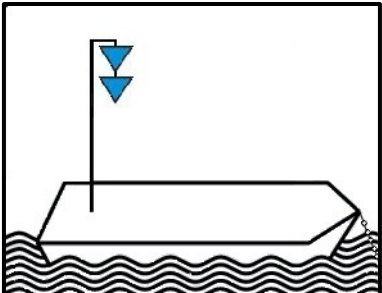
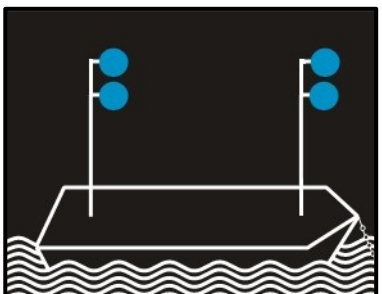
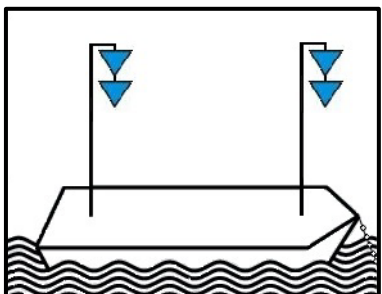
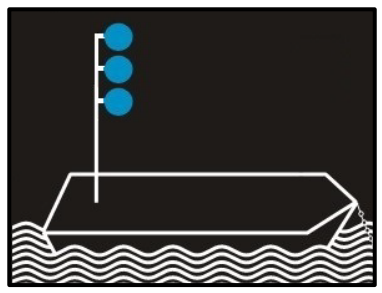
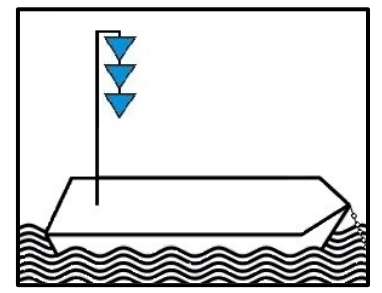
	<p>36 bis</p>	
<p>Paragraphe 5 de l'article 3.14 : Signalisation supplémentaire des convois poussés par deux pousseurs placés côte à côte et effectuant certains transports de matières dangereuses, prescrite au paragraphe 2 de l'article 3.14, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et du chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		
	<p>36 ter</p>	
<p>Paragraphe 5 de l'article 3.14 : Signalisation supplémentaire des convois poussés par deux pousseurs placés côte à côte et effectuant certains transports de matières dangereuses, prescrite au paragraphe 3 de l'article 3.14, conformément aux prescriptions du paragraphe 7.1.5.0 ou du paragraphe 7.2.5.0 de l'ADN et du chapitre 3.2, tableau A, colonne (12) ou tableau C, colonne (19) de l'ADN.</p>		

- Schéma 48, *ajouter* le schéma pour la signalisation des bateaux en stationnement de jour :

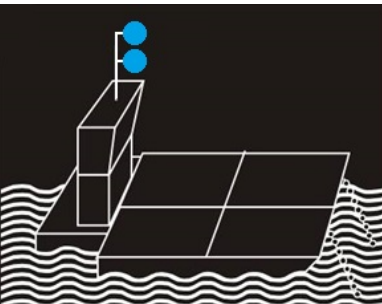
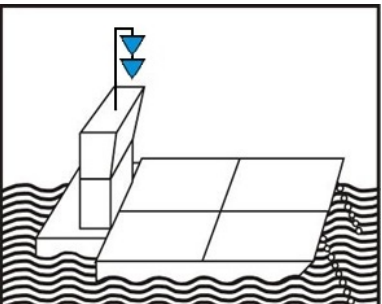


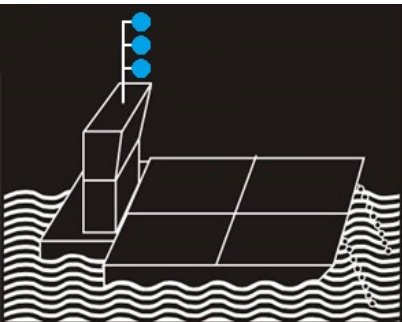
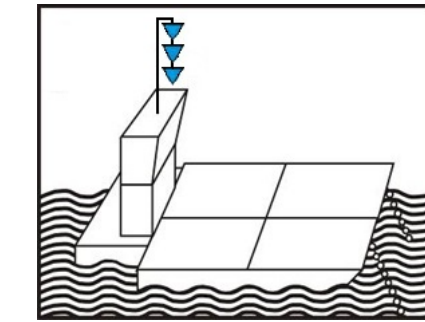
- *Ajouter* les nouveaux schémas 49 bis à 49 quinquies :

	<p>49 bis</p>	
<p>Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement, conformément au paragraphe 1 de l'article 3.14.</p>		

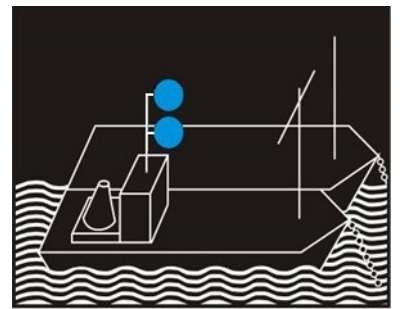
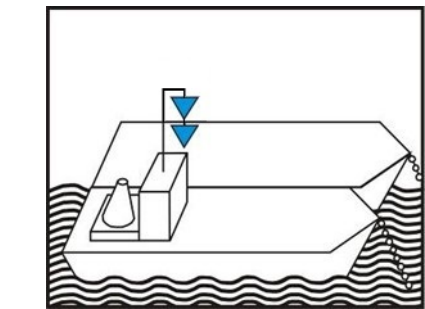
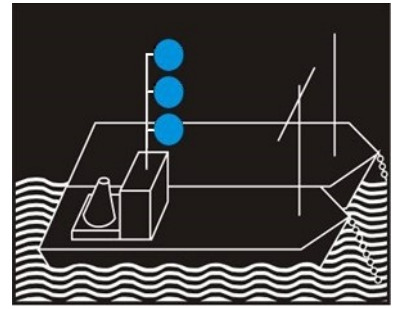
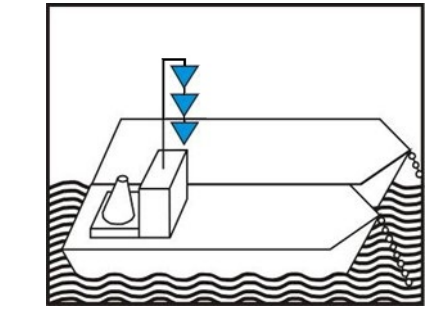
	49 <i>ter</i>	
	49 <i>quater</i>	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement, conformément au paragraphe 2 de l'article 3.14.		
	49 <i>quinquies</i>	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des bateaux effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement, conformément au paragraphe 3 de l'article 3.14.		

- Ajouter les nouveaux schémas 50 *bis* et 50 *ter* :

	50 <i>bis</i>	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement, conformément au paragraphe 2 de l'article 3.14.		

	50 ter	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des convois poussés effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement, conformément au paragraphe 3 de l'article 3.14.		

- Ajouter les nouveaux schémas 51 bis et 51 ter :

	51 bis	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement, conformément au paragraphe 2 de l'article 3.14.		
	51 ter	
Article 3.21 : Signalisation supplémentaire des formations à couple effectuant certains transports de matières dangereuses en stationnement, conformément au paragraphe 3 de l'article 3.14.		

- c) Ligne 19 : texte du schéma 61 bis, remplacer par :

Article 3.26 : Signalisation des ancrs d'équipements flottants qui peuvent présenter un danger pour la navigation

- d) Ligne 20 : aucune modification du schéma 62 n'a été jugée nécessaire, car la marque supplémentaire visible sur le schéma 62 figurant dans l'annexe III des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et des Règles de navigation dans le bassin de la Save ne figure pas dans le CEVNI ;

- e) La ligne 29 avait déjà été examinée par le Groupe d'experts à sa trente-quatrième réunion (CEVNI EG/2020/19, par. 15 d)).

15. En ce qui concerne la ligne 47, le Groupe d'experts a examiné les dispositions relatives aux marques d'alignement figurant dans l'annexe 8 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube et constaté qu'elles étaient semblables à celles de l'annexe 8 du CEVNI relatives aux balises 4.C, 4.D, 5.C et 5.D, mais que le signal postérieur

comportait un feu fixe. M^{me} Hirtz et M. Milkovic ont déclaré que ces feux n'étaient utilisés ni sur le Rhin ni sur la Save. Toutefois, sachant que certains pays les utilisaient couramment sur leurs voies navigables, le Groupe d'experts a jugé souhaitable que ces signaux soient mentionnés à la section A de la partie III de l'annexe 8 du CEVNI et a demandé au secrétariat de rédiger un document de travail pour la cinquante-huitième session du SC.3/WP.3.

IV. Élaboration de la version finale du chapitre 1

Documents : CEVNI/EG/2020/22 et CEVNI/EG/2020/23.

16. Le Groupe d'experts a repris l'examen des lignes du tableau 1 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15 qui appelaient une analyse approfondie (CEVNI EG/2019/20, par. 14, deuxième point), en suivant la présentation qui en était faite dans le document CEVNI/EG/2020/22, et a décidé ce qui suit :

a) Lignes 42, 47, 73, 75 et 77 : aucune modification du CEVNI n'a été jugée nécessaire ;

b) Ligne 6 : article 1.01, section III, définition 1 : remplacer « l'annexe 4 du présent Règlement » par « l'appendice 7 de l'annexe de la résolution n° 61, intitulé « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar » », et ajouter la note de bas de page suivante : « Identique à EN 14744:2005 (tableau 2) » ;

c) Ligne 7 : article 1.01, section III, *rétablir* la définition figurant au paragraphe 2, qui avait été supprimée, et la *modifier* comme suit :

Les termes « feu puissant », « feu clair » et « feu ordinaire » désignent les feux dont l'intensité répond aux prescriptions auxquelles se réfère la partie I, relative aux prescriptions applicables à l'intensité et la portée des feux de signalisation des bateaux, de l'appendice 7 de l'annexe de la résolution n° 61, intitulé « Prescriptions applicables aux feux et à la couleur des feux de signalisation sur les bateaux, ainsi qu'à l'intensité et à la portée des feux de signalisation des bateaux, et spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar », et ajouter la note de bas de page suivante : « Identique à EN 14744:2005 (tableau 1) » ;

d) Ligne 20 : à la fin de la section IV de l'article 1.01, *ajouter* la nouvelle définition 23 :

23. L'expression « citerne fixe » désigne une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque.

e) Ligne 55 : article 9.02, *ajouter* les nouveaux paragraphes 7 et 8³ ;

f) Ligne 67 : article 1.18, *ajouter* les nouveaux paragraphes 3 et 4 :

3. L'obligation de dégager du lit du fleuve les bateaux échoués ou coulés, les matériels flottants échoués et les objets perdus est régie par les règlements nationaux.

4. L'autorité compétente peut les faire dégager sans attendre si elle estime que cette opération ne saurait être reportée.

17. Le Groupe d'experts a examiné les définitions des feux rythmés énoncées dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin, la norme européenne EN 14744:2005, la recommandation E-110 de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) et le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI) (CEVNI EG/2020/23), et a décidé de conserver la définition qui figure actuellement dans le CEVNI, et d'ajouter la note de bas de page suivante : « Les définitions des feux rythmés conformes à

³ Voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/2.

la recommandation E-110 de l'AISM, intitulée "Rhythmic characters of lights on aids to navigation (Caractéristiques rythmiques des feux d'aide à la navigation)" (édition 4.0), figurent au chapitre 5, "Feux", et à l'appendice 4, "Feux rythmés", du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables. ».

V. Élaboration de la version finale des dispositions du CEVNI relatives aux menues embarcations

Document : CEVNI EG/2020/12.

18. Le Groupe d'experts a décidé de reprendre à sa prochaine réunion l'examen des lignes 6, 7 et 36 du tableau 5 du document CEVNI EG/2020/12.

VI. Élaboration de la première version du projet de révision 6 du CEVNI

19. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'élaborer une compilation des amendements approuvés par le SC.3 et des propositions dont la version finale avait été établie aux trente-quatrième et trente-cinquième réunions du Groupe, et d'envoyer ce document aux membres du Groupe d'ici au 1^{er} décembre 2020. Les membres du Groupe ont été invités à soumettre leurs observations au secrétariat d'ici au 15 décembre 2020.

20. Le secrétariat a été prié d'établir le texte anglais de la première version du projet de révision 6 du CEVNI à partir de la compilation et des observations des membres du Groupe, et de l'envoyer à ceux-ci au plus tard le 10 janvier 2021 pour examen à sa trente-sixième réunion.

VII. Questions diverses

21. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

VIII. Prochaine réunion

22. Le Groupe d'experts est convenu de tenir sa trente-sixième réunion sous forme de séance virtuelle d'une demi-journée, fin janvier ou début février 2021. La date définitive serait arrêtée ultérieurement.

23. Le Groupe d'experts a décidé d'inscrire la première version du projet de révision 6 du CEVNI à l'ordre du jour de sa trente-sixième réunion en tant que question essentielle, en vue de la transmettre au SC.3/WP.3 à sa cinquante-huitième session.
