



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-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 (cinquième version révisée de la résolution n° 24)**Unification du Code européen des voies de navigation intérieure et des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (art. 6.32 et annexe 8)****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour l'année 2021, titre V (Coopération régionale pour le financement du développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/75/6 (section 20), point 20.51).

2. Lors de sa trente-cinquième session du 27 novembre 2020, le Groupe d'experts du CEVNI a jugé opportun de tenir compte dans le projet de sixième version révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) d'une série de prescriptions des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et a demandé pour cela au secrétariat de les publier en tant que document de travail pour la cinquante-huitième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3). Les prescriptions en question sont présentées en annexe au présent document. Le Groupe de travail souhaitera peut-être les examiner et donner au secrétariat des instructions en conséquence.

* Nouveau tirage pour raisons techniques (22 décembre 2020).



Annexe

Article 6.32 et annexe 8 aux « Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube »

A. Article 6.32 – Navigation au radar

1. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne titulaire d'un certificat exigé par les autorités compétentes valable pour cette section de Danube et pour ce type de bateau, ainsi que du certificat visé à l'article 4.06, paragraphe 1 b, doit se trouver en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation. Toutefois, quand la timonerie est aménagée pour la conduite au radar par une seule personne, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

2. Aussitôt qu'un bateau montant perçoit sur l'écran radar des bateaux venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bateaux venant en sens inverse sa catégorie (par exemple, convoi poussé, bateau rapide), son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement.

3. Aussitôt qu'un bateau avalant perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, ou s'il s'approche d'un secteur où peuvent se trouver des bateaux encore invisibles sur l'écran radar, le bateau avalant doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphone et convenir avec ce bateau d'une procédure de croisement.

4. Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, l'avalant doit :

a) Émettre le signal sonore tritonal prévu au point 6 de la partie c) de l'article 101 et répéter ce signal sonore autant que nécessaire ; cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ;

b) Réduire sa vitesse et s'arrêter la proue vers l'aval ou virer, si nécessaire.

Tout montant doit, aussitôt qu'il entend les signaux visés au paragraphe 4 a) ci-dessus ou perçoit sur l'écran des bateaux dont la position ou le mouvement pourraient provoquer un danger, ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bateaux non encore visibles sur l'écran :

c) Émettre un son prolongé et répéter ce signal sonore autant que nécessaire ;

d) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

5. Tout bateau naviguant au radar qui est appelé par radiotéléphonie, doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie (par exemple, convoi poussé, bateau rapide), son nom, son sens de circulation et sa position (kilomètre de fleuve). Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bateau venant en sens inverse ; dans le cas d'une menue embarcation, toutefois, une menue embarcation doit uniquement indiquer de quel côté elle s'écarte.

6. Dans les convois, les prescriptions des paragraphes 1 à 5 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.

B. Annexe 8 – Signaux de balisage

Partie III – Signaux installés sur la rive et indiquant la position du chenal

*Jalons d'alignement à droite*¹

Deux panneaux jaunes comme, par exemple à la figure 8 (panneaux avant et arrière).

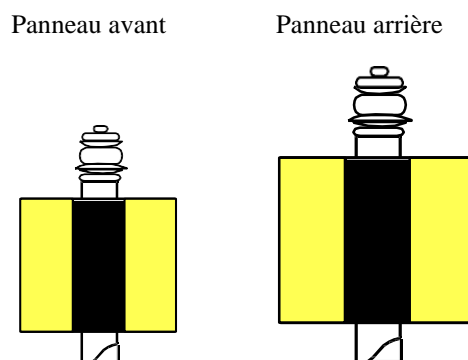


Figure 11 a

Feux (le cas échéant) : des feux jaunes, le feu antérieur isophasé, le feu postérieur fixe.

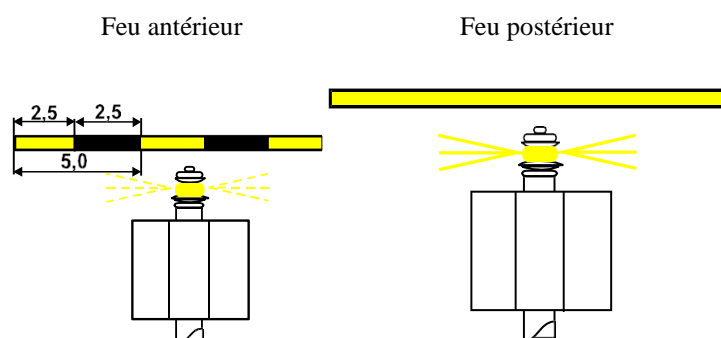


Figure 11 b

¹ *Note du secrétariat* : Jalons d'alignement – type de signaux de navigation terrestres utilisés pour indiquer la position du chenal sur les voies navigables dans une série de pays membres de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies (voir, par exemple, la norme interétatique GOST 26600-98). On distingue plusieurs sortes de jalons d'alignement, notamment :

- Les jalons d'alignement (axiaux) indiquant la direction et la position de l'axe du chenal ;
- Les jalons d'alignement indiquant la direction et la largeur du chenal, utilisés principalement sur les bassins de retenue ;
- Les jalons d'alignement définissant la position du chenal de navigation et ses limites ;
- Les signaux de traversée placés aux points où le chenal de navigation passe d'une rive à l'autre.

Le balisage des traversées figure à la section B de la partie III de l'annexe 8 du CEVNI.

Voir aussi le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (annexe à la résolution n° 90), chapitre 6.

Jalons d'alignement à gauche

Deux panneaux jaunes comme, par exemple à la figure 9 (panneaux antérieur et postérieur).

Panneau antérieur

Panneau postérieur

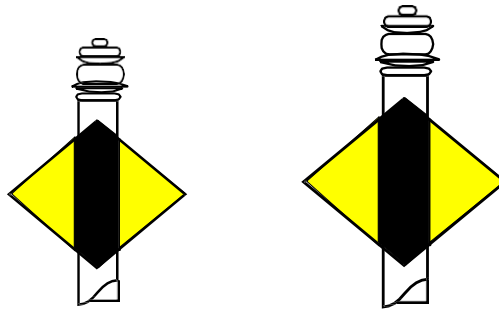


Figure 11 c

Feux (le cas échéant) : des feux jaunes, le feu antérieur isophasé, le feu postérieur fixe.

Feu antérieur

Feu postérieur

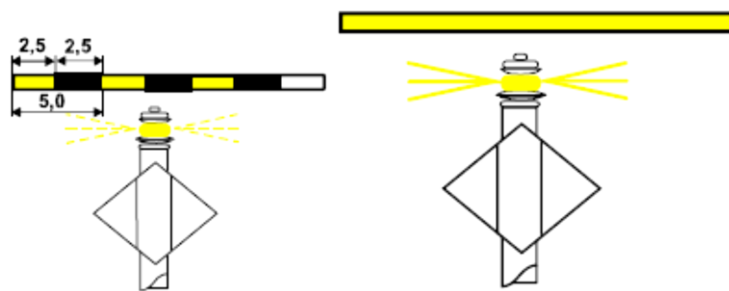


Figure 11 d
