



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/13
7 mars 2002

Original : FRANÇAIS

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**

**(Vingt-quatrième session, 5-7 juin 2002,
Point 3 de l'ordre du jour)**

**MISE À JOUR DU CODE EUROPÉEN DES VOIES DE
NAVIGATION INTÉRIEURE (CEVNI)**

Transmis par le Gouvernement allemand

Note : Le secrétariat reproduit ci-dessous les propositions de la délégation allemande concernant l'amendement du CEVNI tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/115/Rev.2. Les propositions ci-dessous répondent à la demande du Groupe de travail figurant dans le rapport du Groupe de sa vingt-deuxième session (TRANS/SC.3/WP.3/44, paragraphes 6, 17 et 19) et concernent les chapitres 1 et 6 du CEVNI, ainsi que son annexe 5.

Vue dégagée : Article 1.07 (v. TRANS/SC.3/WP.3/2001/14)

1. Article 1.07, paragraphe 2

L'appareil radar doit se trouver à l'avant du bateau afin qu'il serve à l'homme de barre.

Il convient donc de compléter le paragraphe 2 de l'article 1.07 comme suit (imprimé en italique):

" ... il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats ou d'appareils radar ; *l'appareil radar doit être placé à l'avant du bateau.*"

2. Article 1.07, paragraphe 4

Pour plus de clarté, il convient de compléter les lettres b et c du paragraphe 4 de l'article 1.07 comme suit (imprimé en italique) :

"b) pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,50 m et inférieure à 11,00 m, lorsque les conteneurs sont chargés en plus de deux couches ;

c) pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11,00 m, lorsque les conteneurs sont chargés en plus de trois couches ou en plus de trois largeurs *et plus de deux couches.*"

Radar : Article 4.05 (v. TRANS/SC.3/WP.3/44, Annexe)

3. Appareils radar

En navigation intérieure, les conditions spatiales restreintes des voies d'eau étroites exigent des appareils radar spéciaux. Vu le risque d'influences parasites sur d'autres systèmes de navigation et d'exploitation, l'homologation administrative de ces appareils s'impose.

Le signal sonore tritonal pourrait être abandonné au vu de l'obligation pour les bateaux par visibilité réduite d'utiliser le radar, d'entrer en contact, par radiotéléphonie, avec les autres bateaux et de s'entendre sur le cap à suivre (article 6.30 nouveau).

Il est donc proposé de modifier le texte comme suit (imprimé en italique) :

"1. Les bateaux ne peuvent utiliser le radar que pour autant :

a) qu'ils sont équipés d'une installation de radar *adaptée aux besoins de la navigation intérieure* et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bateau. *Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de la navigation intérieure selon les prescriptions par les autorités compétentes concernées. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration.*

b) **que se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat concernant l'aptitude d'utiliser le radar en vertu des prescriptions des autorités compétentes. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.09, paragraphe 2, le radar peut toutefois être utilisé à des fins de formation par bonne visibilité de jour *et de nuit*, même en l'absence d'une telle personne à bord.**

c) *qu'ils sont équipés d'une installation pour l'émission du signal sonore tritonal à l'exception des menues embarcations et des bacs. Toutefois, les autorités compétentes peuvent ne pas prescrire cette installation.*

Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau - bateau."

Bateaux rapides : (v. TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 : TRANS/SC.3/WP.3/44)

4. Obligation de s'écarter : article 6.01a)

Il est proposé de supprimer à l'article 6.01a) la liste d'exemples de bateaux rapides et de l'insérer à l'article 1.01, lettre cc). Il y aurait lieu, en outre, de compléter la définition du bateau rapide par l'obligation de mentionner la caractéristique « bateau rapide » dans le certificat de visite. Sinon les autorités compétentes auront du mal à déterminer si un bateau doit respecter les dispositions spéciales applicables aux bateaux rapides ou non. Il en découlerait des risques importants pour la sécurité de la navigation vu qu'il n'est pas apparent quelles dispositions doivent être respectées. Les organes exécutifs ne seraient pas en mesure de surveiller le respect des prescriptions.

Il est donc proposé de procéder aux modifications de texte suivantes (imprimé en italique) :

Article 1.01, lettre cc) :

"cc) Le terme « bateau rapide » désigne un bateau motorisé, à l'exception des menues embarcations, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau (par exemple un bateau à ailes portantes, un aéroglisseur ou un bateau à coques multiples) lorsque ceci figure dans son certificat de visite ; "

Article 6.01a) :

"les bateaux rapides sont tenus de laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer ; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur."

5. Menues embarcations : article 6.02

A l'article 6.02, paragraphe 2, il conviendrait de supprimer les crochets et la référence à l'article 6.01 vu que la définition du terme « bateau rapide » à l'alinéa cc) de l'article 1.01 clarifie quels bateaux sont considérés « bateaux rapides ». Le texte se lira donc comme suit :

"Lorsque des dispositions du présent chapitre prévoient qu'une règle de route donnée ne

s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d'autres bateaux, ces menues embarcations sont tenues de laisser à tous les autres bateaux, à l'exception des bateaux rapides, l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manœuvrer ; elles ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur."

6. Tenue de la barre : article 1.09, paragraphe 4

Il ne suffit pas que la personne responsable de la conduite sûre d'un bateau soit apte "en général". Elle doit plutôt faire preuve de l'aptitude particulière requise pour conduire, en toute sécurité, le bateau dont elle est en charge. Cela dépend, notamment, des dimensions (longueur et largeur pour les bateaux de marchandises ou longueur et nombre des passagers pour les bateaux de passagers) du bateau en question. Il y a lieu, en outre, de tenir compte, dans ce contexte, des circonstances locales particulières de la voie navigable à parcourir pouvant différer considérablement selon qu'il s'agit d'un canal ou d'une section à courant libre.

Il conviendrait donc de modifier la première phrase du paragraphe 4 de l'article 1.09 comme suit (imprimé en italique) :

"4. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire du diplôme exigé par les autorités compétentes d'aptitude à conduire la catégorie du bateau qu'il conduit dans la section de la voie navigable intérieure à parcourir ainsi que du certificat visé à l'article 4.05, paragraphe 1, lettre b ..."

7. Vue illimitée en avant du « bateau rapide »

Il n'est pas jugé nécessaire de prévoir une disposition relative à la vue illimitée en avant du « bateau rapide ». Il est prévu de réduire le risque de ne pas percevoir, par exemple, un nageur se trouvant en avant du « bateau rapide » par la prescription obligatoire que deux personnes titulaires d'un brevet doivent se trouver simultanément dans la timonerie qui, tous les deux, sont responsables de la sécurité de navigation du bateau. Ici prend effet l'additif proposé à l'article 1.09, paragraphe 4, selon lequel l'homme de barre doit être titulaire d'un diplôme valable pour la section à parcourir. Connaissant les circonstances locales des sections à parcourir, l'homme de barre est conscient des risques particuliers qu'il peut y rencontrer (par exemple du fait qu'il y ait des baigneurs).

8. Feux scintillants jaunes : article 3.08, paragraphe 5, et annexe 5

L'introduction d'une signalisation des bateaux rapides par « deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides » est saluée. Par conséquent, il conviendrait de modifier le tableau de l'Annexe 5 du CEVNI comme suit (en italique) :

**Intensités lumineuses de service I_B et portées
lumineuses t des feux des bateaux ^{1/}**

Couleur du feu	Type de feu					
	Ordinaire		Clair		Puissant	
	I _B en cd	t en km	I _B en cd	t en km	I _B en cd	t en km
Blanc	2 - 4*	2,3 - 3,0*	9 - 25	3,9 - 5,3	35 - 100	5,9 - 7,7
Rouge ou vert	0,9 - 5	1,7 - 3,2	3,5 - 20	2,8 - 5,0	-	-
Jaune	0,8 - 2,4	1,6 - 2,5	3,6 - 15	2,9 - 4,6	35 - 100	5,9 - 8,0
Bleu	≥ 1*	≥ 1,8 **	-	-	-	-

L'article 1.01, lettre t du CEVNI, définit le « feu scintillant » comme étant un feu rythmé de 50 à 60 périodes de lumière par minute. Les bateaux rapides doivent être signalés par un « feu scintillant rapide ». Pour y répondre, il conviendrait de suivre la proposition néerlandaise et de prévoir un rythme de 100 à 120 périodes de lumière par minute. Ceci correspond aux prescriptions applicables sur le Rhin.

9. Interdiction de naviguer de nuit

Vue la bonne manœuvrabilité des « bateaux rapides », la présence à la timonerie de deux personnes titulaires de diplôme (article 1.09, paragraphe 4) et l'obligation d'utiliser le radar (article 4.05, paragraphe 3) ainsi que l'installation radar spécifique adaptée aux voies de navigation intérieure (article 4.05, paragraphe 1, lettre a) il n'y a pas lieu d'interdire aux bateaux rapides de naviguer de nuit.

Navigation par visibilité réduite (v. TRANS/SC.3/WP.3/44, Annexe)

10. Prescriptions générales : article 6.30

a) Utilisation du radar : article 6.30, paragraphe 1

Vu qu'il s'agit, en l'occurrence, d'une « prescription générale » il conviendrait de souligner encore une fois que, par visibilité réduite, seuls les bateaux équipés d'installations de radar et de radiotéléphonie et qui utilisent ces installations sont autorisés à naviguer.

Il est donc proposé le texte suivant (imprimé en italique) :

"Par visibilité réduite et sans préjudice des dispositions de l'article 6.33 ne sont autorisés à naviguer que les seuls bateaux équipés d'une installation de radiotéléphonie visée à l'article 4.04 et d'une installation de radar visée à l'article 4.05. Ils doivent utiliser l'installation de radiotéléphonie et le radar."

^{1/} Note du secrétariat : Dans le texte actuel du CEVNI, le tableau est présenté dans une orientation différente et contient les valeurs limites de I₀, I_B et t, qui parfois diffèrent de celles proposées par la délégation allemande dans le tableau présenté ci-dessus.

b) Radiotéléphonie : article 6.30, paragraphe 2

Il conviendrait de compléter les prescriptions générales par l'obligation de brancher l'installation de radiotéléphonie sur écoute. L'article 6.30, paragraphe 2, se lirait donc comme suit (modifications en italique) :

"Les bateaux qui font route par visibilité réduite doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bateaux et des circonstances locales. Ils doivent avoir l'installation de radiotéléphonie branchée sur écoute sur la voie allouée au réseau bateau - bateau et il doivent donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité."

c) Rencontre bâbord sur bâbord : article 6.30, paragraphe 4

Il est jugé dangereux de prescrire, par visibilité réduite, une rencontre bâbord sur bâbord dans des secteurs où, par bonne visibilité, ce n'est pas la pratique habituelle. Les bateaux sont contraints de déroger dans des conditions particulièrement difficiles de visibilité réduite, à la pratique habituelle. Il en résulte des risques supplémentaires pour la sécurité de la navigation puisque les conducteurs n'ont pas l'expérience nécessaire.

Il y aurait donc lieu de supprimer les dispositions du paragraphe 4 de l'article 6.30.

11. Navigation au radar : article 6.32

Dans ce texte, il faut spécifier que le diplôme exigé doit être valable pour le bateau conduit par la personne titulaire et pour la section à parcourir. Les crochets doivent donc être supprimés.

Pour clarifier avec qui il faut convenir d'une procédure de croisement, il conviendrait de compléter le libellé du paragraphe 4 de l'article 6.32 comme suit (imprimé en italique) :

"4. Aussitôt qu'un bateau avalant perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourra provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau avalant doit attirer l'attention de ce bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphonie et convenir avec ce bateau d'une procédure de croisement."

Vu que l'obligation de s'écarter applicable aux menues embarcations est valable par visibilité réduite également, il conviendrait de mettre au clair que l'obligation de convenir d'une procédure de croisement ne leur est pas applicable. Par ailleurs, les menues embarcations aussi doivent toujours répondre en indiquant leur nom etc. Il s'agit là d'une règle fondamentale de la radiotéléphonie de sorte qu'il n'est pas besoin d'une répétition explicite pour les menues embarcations.

Il conviendrait donc de modifier le paragraphe 6 de l'article 6.32 comme suit (imprimé en italique) :

"6. Tout bateau naviguant au radar qui est appelé par radiotéléphonie doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa

position. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bateau venant en sens inverse ; toutefois, une menue embarcation doit uniquement indiquer de quel côté elle s'écarte."

Bateaux ne naviguant pas au radar : article 6.33 (v. TRANS/SC.3/WP.3/44, Annexe)

12. Voyage aux aires de stationnement : article 6.33, paragraphe 1

Dans l'intérêt de la sécurité des autres bateaux, il conviendrait de préciser la première phrase en ajoutant la restriction que les bateaux ne doivent continuer leur route que jusqu'au lieu de stationnement approprié le plus proche.

L'obligation étant adressée aux bateaux, la deuxième phrase devrait en faire explicitement mention. Le texte se lirait donc comme suit (modifications en italique) :

"1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement regagner *le premier lieu de stationnement approprié situé dans le sens de la navigation.* Ils doivent observer les dispositions suivantes durant le voyage jusqu'à cet endroit."

13. «Signal de brume » : article 6.33, paragraphe 1, lettre b)

Le terme « signal de brume » devrait être supprimé puisque ce signal sonore doit être émis également lors d'une visibilité réduite causée non pas par la brume, mais par des chutes de neige denses ou des averses. Il y a donc lieu de biffer dans le texte les mots « de brume ».
