



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/16  
6 mars 2002

FRANÇAIS  
Original: RUSSE

---

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  
INTÉRIEURES (CEVNI)**

**Communication des Gouvernements de la Bulgarie,  
de la Fédération de Russie et de l'Ukraine**

Note: Le secrétariat reproduit ci-dessous les propositions des Gouvernements en ce qui concerne d'éventuels amendements au Code européen des voies de navigation intérieures (CEVNI) (document TRANS/SC.3/115/Rev.2). Ces propositions ont été présentées en réponse à la demande faite par le Groupe de travail dans le document TRANS/SC.3/WP.3/44 aux paragraphes 6, 17, 19, 20 et 24, et elles concernent les chapitres 1, 3, 4 et 6 et l'annexe 6 du CEVNI.

## BULGARIE

### Article 1.01 cc)

1. La définition de «bateau à grande vitesse» proposée dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 est acceptable. Quant à savoir si la vitesse du bateau devrait être rattachée à sa conception, ce point reste à trancher.

### Article 1.07

2. Il conviendrait de discuter de la manière dont les règles énoncées à l'alinéa 4 c de l'article 1.07 s'appliqueraient aux bateaux d'une largeur sensiblement supérieure à 11 m, les bateaux spéciaux à deux coques par exemple.

### Article 1.09, paragraphe 4

3. L'énoncé du paragraphe 4 proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 est considéré acceptable.

4. Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) ne prévoient pas l'utilisation de dispositifs optiques pour permettre de voir dans les angles morts. De tels dispositifs peuvent être utilisés, mais seulement pour de courtes périodes comme lors de la traversée d'écluses ou du passage sous les ponts.

### Article 3.08, paragraphe 5

5. L'énoncé de ce paragraphe proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 est acceptable.

### Article 4.05

6. Ajouter à l'alinéa 1 a des dispositions spécifiant que l'installation radar et l'indicateur de giration doivent être reconnus aptes à l'usage.

7. À l'alinéa 1 b il devrait être précisé que le radar peut être utilisé pour la formation de personnel dans des conditions où la visibilité n'est pas réduite.

8. L'émission d'un signal sonore tritonal par les avalants naviguant au radar améliore la sécurité de la navigation, en particulier en ce qui concerne les bateaux à l'ancre.

9. Les menues embarcations répondant aux conditions prescrites pour la navigation au radar doivent aussi être équipées d'un radiotéléphone satisfaisant aux prescriptions énoncées par les autorités compétentes.

10. L'énoncé du paragraphe 3 de l'article 4.05 proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 est acceptable, mais seulement à la condition qu'il s'applique également aux menues embarcations, y compris les embarcations de plaisance.

**Article 6.01 bis**

11. Nous sommes d'avis que les bateaux à grande vitesse devraient inclure les bateaux de toutes les catégories, et non pas seulement les types énumérés dans la partie définition de l'article.

**Article 6.02**

12. L'énoncé de ce paragraphe proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 est acceptable.

**Article 6.06**

13. L'énoncé proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 est acceptable.

**Article 6.28, paragraphe 11**

14. L'énoncé de ce paragraphe, proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, est acceptable.

**Article 6.30**

15. Les autorités compétentes de Bulgarie estiment que la décision d'autoriser ou non le passage tribord sur tribord devrait être prise en fonction des règles locales s'appliquant au secteur de voies navigables en cause.

**Article 6.31**

16. L'énoncé proposé dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14 est acceptable.

**Article 6.32**

17. La personne se trouvant dans la timonerie et conduisant le bateau doit être titulaire du certificat prescrit par les autorités compétentes pour le secteur de voie navigable sur lequel le bateau fait route.

**FÉDÉRATION DE RUSSIE**

**Article 1.02, paragraphe 7**

18. Modifier comme suit:

**«Si sur un bateau en stationnement ou sur des matériels flottants il n'y a pas de chef de bord ou si le chef de bord n'a pas les qualifications appropriées, la responsabilité du bateau (des matériels flottants) et de l'application du présent règlement incombe aux propriétaires ou aux affrêteurs.»**

**Article 1.07 – Chargement maximal; nombre maximal de passagers – Champ de vision depuis la timonerie**

19. Cet article devrait être laissé sous la forme utilisée dans le texte révisé du CEVNI (TRANS/SC.3/WP.3/115/Rev.1) avec toutefois l'addition des mots **champ de vision depuis la timonerie** dans le titre et l'addition d'un paragraphe supplémentaire ainsi rédigé:

**«La stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être vérifiée avant le départ dans les cas suivants:**

**a) Pour les bateaux d'une largeur inférieure à 9,5 m chargés de conteneurs sur plus d'une hauteur;**

**b) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,5 m chargés de conteneurs sur plus de deux hauteurs;**

**c) Pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 11 m chargés de conteneurs sur plus de trois hauteurs ou sur plus de trois largeurs.»**

Ce texte devrait être inséré en tant que paragraphe 3 de l'article 1.07, l'ancien paragraphe 3 étant renuméroté 4.

**Article 1.09 – Tenue de la barre**

20. Ces dispositions devraient être libellées comme suit:

**«1. En cours de route, il doit se trouver à la barre du bateau le nombre spécifié par l'autorité nationale compétente pour le transport par voie navigable de matelots qualifiés ayant au moins 18 ans et titulaires des diplômes (certificats) prescrits par les autorités compétentes pour les chefs de bord de la catégorie générale et de documents attestant de leur aptitude à naviguer au radar si le bateau est ainsi équipé.**

**2. Les chefs de bord doivent maintenir une veille constante, visuellement et avec l'aide de dispositifs électroniques, en fonction des conditions.**

**3. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, il doit être posté une vigie à l'avant ou il doit être appelé un deuxième conducteur à la barre pour tenir informé le chef de bord.»**

**Article 3.01 – Application et définitions**

21. Dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2000/12, la Fédération de Russie suggérait d'adopter pour l'alinéa 5 e de l'article 3.01 le même énoncé que dans la version russe du texte révisé du CEVNI (TRANS/SC.3/WP.3/115/Rev.1):

**«Le terme “hauteur” désigne la hauteur au-dessus des marques d'enfoncement ou, pour les bateaux sans marques d'enfoncement, au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au chargement maximal.»**

Le Bélarus, la Bulgarie et la Roumanie ont accepté cette définition. Nous continuons de juger que les termes «au-dessus de la coque» sont ambigus, car la hauteur varie alors en fonction du déplacement du bateau.

### **Article 3.32 – Interdiction de fumer ou d'utiliser une flamme nue**

22. L'énoncé et le contenu de cet article tel qu'adopté divergent des symboles graphiques pour les plans de lutte contre le feu adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans la résolution A-654 (16). La version finale devrait être alignée sur les termes et symboles utilisés dans cette résolution.

### **Article 4.05 – Radar**

23. Le texte russe de cet article n'est pas clair. Nous suggérons l'énoncé suivant:

#### **«1. Un bateau est considéré comme naviguant au radar:**

a) **S'il est équipé d'une installation radar et d'un indicateur de vitesse de giration en bon état de fonctionnement, et conforme aux prescriptions des autorités compétentes;**

b) **S'il y a à la barre un matelot qualifié titulaire d'un diplôme (certificat) délivré conformément aux prescriptions des autorités compétentes, l'autorisant à naviguer au radar.**

**En outre, tous les bateaux doivent être équipés d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour la liaison de bateau à bateau.**

**2. Dans le cas des convois poussés et des formations à couple, les prescriptions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le chef de bord.»**

### **Article 6.01 bis**

24. L'énoncé proposé par les Pays-Bas (TRANS/SC.3/WP.3/2001/14) n'ajoute rien de nouveau à l'énoncé du texte révisé du CEVNI (TRANS/SC.3/WP.3/115/Rev.1). Nous estimons que la proposition des Pays-Bas devrait être rejetée; la proposition s'appliquant à l'article 6.02 devrait l'être aussi pour les mêmes raisons.

### **Article 6.02 – Menues embarcations: Règles générales; 6.04 et 6.05 – Rencontre; 6.28 – Passage aux écluses; 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite; 6.31 – Signaux sonores pendant le stationnement; 6.32 – Dispositions pour les bateaux naviguant au radar**

25. Ces articles, ainsi que d'autres du CEVNI, qui s'inspirent des règles de navigation de la Fédération de Russie, ont été présentés par la délégation de Russie aux Groupes de travail SC.3/WP.3 et SC.3 pour discussion en tant qu'additions au CEVNI.

26. Par sa résolution n° 47, le Groupe de travail SC.3 les a adoptés à sa quarante-quatrième session en octobre 2000 comme complément au CEVNI (TRANS/SC.3/WP.3/2000/4). La Fédération de Russie n'a pas d'autres amendements à proposer à ces articles.

## UKRAINE

### Article 1.01 – Signification de quelques termes

27. Nous n'avons pas d'objection à l'addition d'un alinéa *cc* («bateau à grande vitesse») comme proposé par les Pays-Bas (TRANS/SC.3/WP.3/2001/14). Il devrait cependant être tenu compte de la position de l'Ukraine concernant l'article 6.01 *bis* comme exposée plus bas.

28. Ni les DFND ni le CEVNI ne contiennent actuellement de définition d'un «bateau à grande vitesse». L'Ukraine a proposé à la Commission du Danube d'ajouter un alinéa complétant l'article 2.01 des DFND («Marques d'identification sur les bateaux autres que les menues embarcations»), dont l'effet serait de classer les bateaux se déplaçant à plus de 30 km/h comme bateaux à grande vitesse. Ce critère est déjà appliqué dans les Recommandations relatives aux paramètres techniques des installations radar appliquées sur le Danube, et cette valeur a fait ses preuves en ce qui concerne la fréquence du rafraîchissement des images sur l'écran radar.

29. Étant donné la nécessité d'harmoniser le CEVNI et les DFND, il semblerait raisonnable de discuter de la valeur de vitesse de 30 km/h proposée par l'Ukraine comme critère de définition d'un bateau à grande vitesse à la prochaine session du Groupe de travail. La définition adoptée pourrait très probablement être reprise par la suite dans les DFND.

### Article 1.07 – Chargement maximal et nombre maximal de passagers; champ de vision depuis la timonerie

30. La longueur de l'angle mort vers l'avant de 350 m dans l'énoncé proposé par les Pays-Bas pour le paragraphe 2 de cet article s'applique à un bateau seul. Par contre, dans le cas de la formulation du CEVNI, cette limite s'applique aussi à un convoi. Cette disposition, à notre avis, ne devrait pas être modifiée.

31. La proposition d'utiliser des périscopes à réflecteur plat ne semble pas acceptable compte tenu de la difficulté de mise en place et d'utilisation de ces dispositifs. C'est pourquoi nous proposons d'omettre cette mention dans le paragraphe 2 qui se lirait alors comme suit: «... **de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation d'appareils radar**». On ne doit pas perdre de vue que les appareils radar modernes de navigation fluviale permettent un contrôle visuel normal même lorsque l'écran situé dans la timonerie est fortement éclairé de l'extérieur.

32. Pour des raisons de logique, nous proposons d'inverser l'ordre des paragraphes 2 et 3.

33. Nous jugeons acceptable l'énoncé du paragraphe 4 proposé par les Pays-Bas, sous réserve de la suppression: i) des mots «En outre» au début de la phrase, qui sont superflus; ii) de la fin de l'alinéa *c*, étant donné que la hauteur de conteneurs empilés sur un niveau ne peut pas être de plus de trois fois la largeur du bateau (11 m). Compte tenu de l'énoncé anglais de l'alinéa *c*, il serait plus correct de dire «chargés sur une hauteur supérieure à trois fois la largeur du bateau». La hauteur maximale d'un conteneur ... est de 2,59 m. Pour obtenir une hauteur de 33 m, il

faudrait empiler 13 conteneurs, ce qui est totalement impensable. Ceci est un argument en faveur de la suppression de la dernière partie de l'alinéa, car elle est absurde sous sa forme actuelle.

34. Nous souhaiterions formuler une observation générale en ce qui concerne l'article 1.07: sans raison apparente, on trouve selon les paragraphes l'énoncé «les bateaux» ou «le bateau». Nous suggérons d'utiliser la formulation au singulier, à savoir «le bateau» dans tout le texte de l'article.

#### **Article 1.09 – Tenue de la barre**

35. Nous acceptons l'énoncé du nouveau paragraphe 4 proposé par les Pays-Bas, car une telle prescription est indispensable pour la sécurité de la navigation des bateaux à grande vitesse.

#### **Article 3.08 – Signalisation des bateaux motorisés seuls faisant route**

36. Le nouveau paragraphe 5 proposé par les Pays-Bas est acceptable et devrait contribuer à l'amélioration de la sécurité de la navigation.

#### **Article 4.05 – Radar**

37. Les dispositions proposées par les Pays-Bas sont acceptables. Étant donné cependant que l'utilisation du radar par les bateaux à grande vitesse n'est pas obligatoire de jour sauf par mauvaise visibilité, nous suggérons de modifier comme suit le paragraphe 3:

**«Un bateau à grande vitesse faisant route doit utiliser le radar de nuit, ainsi que de jour par visibilité réduite.»**

En ce qui concerne la proposition de l'Allemagne à propos de cet article (document TRANS/SC.3/WP.3/2001/13) elle a en substance le même contenu que la proposition des Pays-Bas.

38. La version de l'alinéa 1 *a* présentée en texte normal est préférable à celle où le texte est entre crochets.

39. La proposition allemande étant pratiquement identique à celle des Pays-Bas, elle n'appelle pas d'observation particulière.

#### **Article 6.01 bis – Bateaux à grande vitesse**

40. On a fait observer à la vingt-deuxième session du Groupe de travail que le terme «bateau à grande vitesse» devrait être traduit en russe par *vysokoskorostnoe sudno* (TRANS/SC.3/WP.3/44, par. 16, premier alinéa en retrait). La délégation ukrainienne préfère le terme *bystrokhodnoe sudno*, cependant, qui est plus proche du terme utilisé dans l'article 6.01 *bis* des DFND («bateaux faisant route à grande vitesse»).

41. Étant donné que le Groupe de travail avait décidé à sa vingt-deuxième session que la liste des bateaux à grande vitesse figurant entre crochets à l'article 6.01 *bis* ne devrait pas être limitative (TRANS/SC.3/WP.3/44, par. 16, deuxième alinéa en retrait), nous suggérons de

reprendre l'énoncé analogue des DFND (art. 6.01 *bis*) et de formuler comme suit le début de l'article 6.01 du CEVNI:

**«Les bateaux à grande vitesse de toute dimension (hydroptère, aéroglisseur, etc.) sont tenus...»**

42. Une autre solution serait aussi possible et elle serait même préférable: il s'agirait de supprimer complètement le texte entre crochets, à condition que le terme «bateau à grande vitesse» soit ajouté aux définitions de l'article 1.01 du CEVNI avec une indication des types de bateaux concernés. Cette solution a déjà été discutée par le Groupe de travail à sa vingt-deuxième session (TRANS/SC.3/WP.3/44, par. 16, deuxième alinéa en retrait).

43. Cela étant, la délégation ukrainienne voudrait rappeler au Groupe de travail qu'elle a déjà, dans les documents qu'elle a soumis et dans sa déclaration au WP.3 à ses dix-huitième et vingtième sessions, soulevé les questions de savoir si la structure d'ensemble du CEVNI avait besoin d'être améliorée et, en particulier, s'il convenait d'inclure un plus grand nombre de définitions à l'article 1.01 du CEVNI.

#### **Article 6.02 – Menues embarcations: règles générales**

44. L'addition proposée par les Pays-Bas («bateaux à grande vitesse») rend le texte plus compréhensible, et elle ne soulève donc aucune objection.

#### **Article 6.06 – Croisement\* de bateaux à grande vitesse avec d'autres bateaux et de bateaux à grande vitesse entre eux**

45. Le texte proposé par les Pays-Bas convient très bien comme paragraphe 1 de cet article, mais nous proposons d'ajouter un paragraphe 2 utilisant la formulation reprise du paragraphe 4 de l'article 6.03 des DFND avec une légère modification visant à la rendre plus claire:

**«Un bateau ne doit croiser un autre bateau qu'après que le chef de bord se soit assuré qu'il peut le faire sans danger pour les autres bateaux.»**

#### **Article 6.28 – Passage aux écluses**

46. Le texte proposé par les Pays-Bas pour le paragraphe 11 est acceptable. Il reprend essentiellement les paragraphes 1 et 6 de l'article 6.28 des DFND.

#### **Article 6.30 – Règles générales de navigation par visibilité réduite**

47. Des dispositions précisant par quels moyens la vigie d'étrave communique avec le chef de bord devraient être ajoutées au texte proposé par l'Allemagne pour le paragraphe 1 (TRANS/SC.3/WP.3/2001/13). «... soit en relation avec ce conducteur par liaison phonique»

---

\* La traduction en anglais de la proposition des Pays-Bas (TRANS/SC.3/WP.3/2001/14) utilise le terme «meeting»; l'original français et la traduction russe du document utilisent le terme «croisement» (*croisement, vzaimnoe peresechenie kursov*) comme dans la présente proposition de l'Ukraine.

devrait être modifié comme suit «... soit en liaison avec le chef de bord par téléphone, par radiotéléphone ou par interphone». Cette disposition est plus conforme aux moyens modernes de communication à bord des bateaux.

48. Nous suggérons de remplacer le terme «peuvent» à la fin de la première phrase du paragraphe 3, dans l'énoncé proposé par l'Allemagne, par «doivent» («... doivent tenir compte de la détection radar»). Cette modification aligne entre elles les propositions de l'Allemagne et des Pays-Bas.

#### **Article 6.31 – Signaux sonores pendant le stationnement**

49. Le texte proposé par les Pays-Bas pour le paragraphe 1 de cet article (catégorie I) est jugé acceptable. Les mots manquants, à savoir «matériels flottants», devraient cependant être rétablis: «Par visibilité réduite, les bateaux et **matériels flottants** stationnant dans le chenal, ou à proximité...». Les prescriptions concernant la catégorie II devraient être complètement supprimées; ainsi modifié, l'article serait identique à l'article 6.31 des DFND.

#### **Article 6.32 – Dispositions pour les bateaux naviguant au radar**

#### **Article 6.33 – Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar**

50. Les articles 6.32 et 6.33 devraient être adoptés dans les versions proposées par l'Allemagne (TRANS/SC.3/WP.3/2001/13), qui sont plus conformes aux dispositions correspondantes des DFND que les propositions des Pays-Bas. En ce qui concerne l'article 6.32, il convient de rappeler que la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) travaille à l'élaboration de dispositions régissant la navigation par visibilité réduite, dans lesquelles la prescription selon laquelle l'avalant doit émettre le signal sonore tritonal sera remplacée par une disposition prescrivant l'utilisation des communications radio et par de nouvelles règles de route. Si ces dispositions sont adoptées, la question de l'alignement entre le CEVNI et les DFND se posera inévitablement, et il est possible qu'alors le paragraphe concernant le signal sonore tritonal soit supprimé.

#### **Annexe 6 – Signaux sonores**

##### **F. Signaux sonores par visibilité réduite**

51. Comme il est dit plus haut, sur les deux versions de l'article 6.32 proposées par les Pays-Bas et l'Allemagne respectivement, la version allemande est jugée préférable. En conséquence, la proposition des Pays-Bas pour l'annexe 6 (section F du CEVNI) se rattachant au texte de l'article 6.32 ne devrait pas être retenue.

-----