



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2005/4  
17 mars 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

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-neuvième session, 7-9 juin 2005,  
Point 4 a) de l'ordre du jour)

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

Communication du Gouvernement autrichien et de  
la Commission du Danube

Note: Le texte ci-après contient des propositions du Gouvernement autrichien, de la Commission du Danube et du secrétariat au sujet d'un amendement éventuel au chapitre 1 du CEVNI, tel que figurant dans le document TRANS/SC.3/115/Rev.2 et modifié dans le document TRANS/SC.3/2004/6.

## AUTRICHE

### Bateaux rapides

1. La définition du terme «bateau rapide» figurant au paragraphe 5 du document TRANS/SC.3/WP.3/56, qui a été proposée par la CCNR, viole les principes du CEVNI, ne prend pas en compte les règles physiques de navigation et ne peut, par conséquent, être appliquée par les conducteurs de bateau ni contribuer à la sécurité.

### Principes du CEVNI

2. De toute évidence, les principes des règlements techniques et des règles de la circulation ont été confondus dans la proposition concernant les bateaux rapides. Aux fins de l'application des règlements techniques, il convient de prendre en compte le type d'usage le plus exigeant:

- Les bateaux de transport de marchandises dangereuses doivent satisfaire aux prescriptions applicables à la matière la plus dangereuse qu'ils sont censés transporter et doivent être munis d'un certificat;
- Le système de propulsion, le système de gouverne, les treuils, les ancrs et la timonerie des bateaux pousseurs doivent être dimensionnés pour le plus gros convoi que le pousseur est autorisé à pousser;
- Enfin, les bateaux doivent satisfaire à l'ensemble des prescriptions techniques applicables aux bateaux rapides s'ils sont capables de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau.

3. Or, dans le cadre du CEVNI:

- Un bateau n'est défini comme un bateau transportant des marchandises dangereuses que s'il transporte de telles marchandises au moment considéré;
- Un bateau pousseur ne constitue pas un convoi s'il ne pousse pas d'autres bateaux;
- Un bateau motorisé n'est ainsi considéré que s'il utilise ses propres moyens mécaniques de propulsion.

4. Par conséquent, un bateau navigant à 3 km/h, mais capable d'aller plus vite, pourrait être défini comme un bateau rapide dans les règlements techniques, mais ce serait en violation des principes du CEVNI.

### Règles physiques

5. Les bateaux rapides qui naviguent non déjaugés sont dans la plupart des cas d'une manœuvrabilité médiocre. Un hydroptère naviguant non déjaugé ne peut tout simplement pas céder la route à un autre bateau de la même taille ou à une menue embarcation. Par conséquent, les prescriptions du chapitre proposé ne peuvent pas être suivies par le conducteur de bateau si elles s'appliquent aux bateaux rapides naviguant non déjaugés.

### Approche générale en matière de sécurité

6. L'article 1.07 est complètement inutile si un bateau certifié comme étant rapide est considéré dans tous les cas comme un bateau rapide; par conséquent, cet article devrait être transféré du CEVNI à l'annexe de la résolution n° 17.
7. Article 1.09: lorsqu'un bateau rapide est déplacé d'un ponton à un autre à une vitesse de 5 km/h, il n'est pas nécessaire d'avoir deux conducteurs dans la timonerie. En revanche, cette prescription contribuerait à la sécurité si elle ne s'appliquait qu'aux bateaux naviguant à une grande vitesse.
8. Article 3.08: le fait d'allumer les feux scintillants à une vitesse faible peut prêter à confusion et se révéler dangereux: les autres conducteurs maintiendront leur cap car c'est aux «bateaux rapides» de s'écarter. Or, les «bateaux rapides» naviguant non déjaugés ne sont physiquement pas en mesure de le faire. En revanche, cette prescription contribuerait à la sécurité si elle ne s'appliquait qu'aux bateaux naviguant à une grande vitesse.
9. Article 4.05: lorsqu'un «bateau rapide» est déplacé d'un ponton à un autre à une vitesse de 5 km/h, il n'est pas nécessaire d'utiliser le radar. En revanche, cette prescription contribuerait à la sécurité si elle ne s'appliquait qu'aux bateaux naviguant à une grande vitesse.
10. Article 6.01: les «bateaux rapides» naviguant non déjaugés ne sont physiquement pas en mesure de céder la route. En revanche, cette prescription contribuerait à la sécurité si elle ne s'appliquait qu'aux bateaux naviguant à une grande vitesse, car la situation serait alors totalement différente: la plupart des bateaux conventionnels (y compris les menues embarcations telles que les bateaux à rames) ne sont pas suffisamment rapides pour céder la route à un bateau qui approche à une vitesse supérieure à 40 km/h. En l'occurrence, c'est au bateau rapide de céder la route.

### Conclusion

11. Étant donné que toutes les prescriptions relatives aux «bateaux rapides» ne devraient s'appliquer qu'aux bateaux qui naviguent réellement à une grande vitesse, le Gouvernement autrichien propose le texte ci-après pour la définition des bateaux rapides à l'article 1.01:

«cc) Le terme “bateau rapide” désigne un bateau motorisé, à l'exception d'une menue embarcation, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau, lorsque ce fait est mentionné dans son certificat de visite **et lorsqu'il est à l'état déjaugé.**».

### COMMISSION DU DANUBE

12. La Commission du Danube étudie actuellement une modification de la définition du terme «bateau rapide», comme suit:

«cc) Le terme “bateau rapide” désigne un bateau motorisé, à l'exception d'une menue embarcation, ~~capable de naviguer~~ naviguant à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau.».

SECRÉTARIAT

13. L'annexe à la résolution n° 17 révisée ayant été modifiée par l'ajout de dispositions d'un nouveau chapitre 19 «Équipage» (TRANS/SC.3/104/Add.6), le Groupe de travail souhaitera peut-être compléter l'article 1.10 1) du CEVNI comme suit:

**«e) La patente du conducteur du bâtiment et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou la patente de batelier du Rhin».**

14. Ainsi, le CEVNI serait conforme à l'article 1.10 1) b) du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR). Une fois cet amendement adopté, la première rubrique des «indications et directives relatives à la tenue du Livret de service» (p. 38 du modèle de Livret de service figurant dans le document TRANS/SC.3/104/Add.6) pourrait être modifiée comme suit: «Le Livret de service est un document officiel au sens de ~~la section 19-4 du chapitre 19~~ «Équipage» de l'annexe à la résolution n° 17, révisée **l'article 1.10 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).**».

15. Le Groupe de travail souhaitera peut-être également remplacer l'expression «Le journal de bord» utilisée à l'article 1.10 1) d) du CEVNI par «**Le livre de bord**», afin de l'aligner sur la terminologie utilisée dans le RPNR et à la section 19-8 du document TRANS/SC.3/104/Add.6.

-----