



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2001/12
26 mars 2001

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-deuxième session, 6-8 juin 2001,
point 3 de l'ordre du jour)

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

Communication du Gouvernement de l'Allemagne

Note : Le secrétariat reproduit ci-dessous les propositions d'amendement que le Gouvernement de l'Allemagne présente au CEVNI, tel qu'il figure dans le TRANS/SC.3/115/Rev.1 et tel qu'amendé par les résolutions Nos 39, 43 à 46 et 47 (TRANS/SC.3/115/Rev.1/Amend.1 et 2, TRANS/SC.3/2000/3 et TRANS/SC.3/2000/4).

Article 3.01, paragraphe 5 e)

1. La définition du terme "hauteur" figurant au paragraphe 5 e) de l'article 3.01 du CEVNI est insuffisante.

Justification : Dans la première partie de la définition, le point de repère choisi est le plan des marques d'enfoncement. Le terme "hauteur" est ensuite utilisé aux paragraphes 1 a) de l'article 3.08 (bateaux motorisés), de l'article 3.09 (convois remorqués) et de l'article 3.10 (convois poussés). Étant donné que ces bateaux sont, en règle générale, soumis à des visites, ils doivent porter des marques d'enfoncement conformes à la réglementation. En revanche, pour les bateaux dispensés de marques d'enfoncement, c'est-à-dire les petites embarcations (qui ne sont pas soumises à des visites), la définition du terme "hauteur" est suffisante (hauteur au-dessus de la coque), puisque conformément à l'article 3.13 du CEVNI aucune prescription de hauteur n'existe pour l'installation des feux de mât.

Article 1.02, paragraphe 7 - Conducteur

2. La proposition présentée par les Pays-Bas concernant le paragraphe 7 de l'article 1.02 (TRANS/SC.3/WP.3/2000/8) est refusée car elle n'est pas assez claire.

3. Il est proposé de la remplacer par ce qui suit :

"7. Toute personne chargée de la garde et de la surveillance de bateaux et d'engins flottants en stationnement conformément à l'article 7.08 doit prendre la place du conducteur."

Article 6.09 - Dépassement

4. L'article 6.09 contient les dispositions générales applicables au dépassement. Le paragraphe 2 définit l'attitude que doit adopter le bateau rattrapé. Cependant, conformément au deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6.09, le bateau rattrapé n'est pas tenu de faciliter le dépassement si le rattrapant est une menue embarcation. Les menues embarcations sont en outre tenues de faire preuve de prudence lorsqu'elles se dépassent entre elles. C'est la raison pour laquelle il faut maintenir l'alinéa libellé comme suit : "Cette disposition ne s'applique pas dans le cas où une menue embarcation rattrape un bateau d'une autre catégorie".

Article 7.08 - Garde et surveillance

5. La proposition soumise par les Pays-Bas (TRANS/SC.3/WP.3/2000/8) est la bienvenue, mais le propriétaire du bateau, l'armateur ou l'exploitant devrait non seulement être chargé de la surveillance mais aussi de la garde.

Articles 6.30, 6.32 et 6.33 par rapport à l'article 4.05 - Radar

6. Suite à la proposition présentée par les Pays-Bas (TRANS/SC.3/WP.3/2000/8), l'Allemagne a établi un document de travail (TRANS/SC.3/WP.3/2001/13) qui concerne l'équipement radar et son utilisation. Faute de temps, la délégation de l'Allemagne n'a pu se concerter avec la délégation des Pays-Bas. La Commission centrale de navigation du Rhin (CCNR) prépare actuellement de nouvelles dispositions relatives à la navigation par visibilité

réduite. À ce propos, le principe du signal à trois temps doit être remplacé par l'obligation d'utiliser la radio et par de nouvelles règles de navigation. Dès que ces dispositions auront été adoptées par la CCNR, elles devraient être prises en considération dans l'étude du document de travail.
