NATIONS UNIES **E**

Conseil Économique et Social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2001/14
27 mars 2001

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-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)

Transmis par le Gouvernement néerlandais

Note : Le secrétariat reproduit ci-dessous les propositions de la délégation néerlandaise concernant l'amendement du CEVNI tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/115/Rev.1 modifié par les résolutions Nos 39, 43-46 et 47 (TRANS/SC.3/115/Rev.1/Amends.1-2, TRANS/SC.3/2000/3 et TRANS/SC.3/2000/4).

Propositions pour la révision du CEVNI

Article 1.01 - Signification de quelques termes

t.1) Le terme “feu scintillant rapide" désigne un feu rythmé de 100 à 120 périodes de lumière par minute;

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.

Article 1.07 – Chargement maximal; nombre maximal de passagers; exigences à la visibilité depuis la timonerie

1. Les bateaux ne doivent pas être chargés au-delà de l'enfoncement qui correspond à la limite inférieure des marques d'enfoncement.

2. La vue directe ne doit pas être restreinte par le chargement ou par la gîte du bateau à plus de 350 m vers l'avant. Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation. Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats ou d'appareils radar.

3. Le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bateau ni la résistance de la coque.

4. En outre, la stabilité des bateaux transportant des conteneurs doit être vérifiée avant le départ pour les cas suivants :

a) pour les bateaux d'une largeur inférieure à 9,50 m lorsque les conteneurs sont chargés en plus d'une seule couche ;

b) pour les bateaux d'une largeur égale ou supérieure à 9,50 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 sur plus de trois largeurs ;

5. Les bateaux destinés au transport de passagers ne doivent pas avoir à bord un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par les autorités compétentes.

Article 1.09 - Tenue de la barre

1. En cours de route, la barre doit être tenue par au moins une personne qualifiée ayant atteint 16 ans.[1]

[1] Les autorités compétentes peuvent prévoir d’autres dispositions en ce qui concerne l’âge.

2. Afin d'assurer la bonne conduite du bateau, l'homme de barre doit être en mesure de recevoir et de donner toutes les informations et tous les ordres qui arrivent à la timonerie ou partent de celle-ci. En particulier, il doit être en mesure d'entendre les signaux sonores et avoir une vue suffisamment libre dans toutes les directions.

3. Lorsque des circonstances particulières l'exigent, une vigie ou un poste d'écoute doit être placé pour renseigner le conducteur.

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 pour l'aptitude de conduire un bateau en général, ainsi que du certificat visé à l'article 4.05, par. 1 b). Une seconde personne également titulaire de ces documents doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avants-ports.

Article 3.08 - Signalisation des bateaux motorisés isolés faisant route

[Paragraphes 1. - 4. restent inchangés].

5. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, les bateaux rapides faisant route doivent porter de nuit et de jour:

deux feux scintillants jaunes, puissants et rapides.

Ces feux scintillants doivent être placés à environ 1 m l'un au-dessus de l'autre, à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'ils soient visibles de tous les côtés.

6. Les prescriptions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux menues embarcations ni aux bacs.

Article 3.32 - Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent

a) de fumer,

b) d'utiliser une lumière ou du feu non protégés,

à bord cette interdiction doit être signalée par

des panneaux, ayant la forme d'un disque, blancs, bordés de rouge, avec diagonale rouge et portant l'image d'une cigarette d'où se dégage de la fumée.

Ces panneaux doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord. Par dérogation au paragraphe 3 de l'article 3.03, leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces panneaux doivent être éclairés en tant que de besoin pour être parfaitement visibles de nuit.

Article 4.05 - Radar

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

a) qu'ils sont équipés d'une installation de radar et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bateau se trouvant en bon état de fonctionnement et répondant aux [agréés selon les] prescriptions des 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 à conduire un bateau utilisant le radar délivré en vertu des prescriptions des autorités compétentes. Sans préjudice des dispositions de l'article 1.09, par. 2, le radar peut toutefois être utilisé à des fins de formation, par bonne visibilité de jour, même en l'absence d'une telle personne à bord.

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

2. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, les prescriptions du par. 1 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

3. Les bateaux rapides faisant route doivent utiliser le radar.

Article 6.01 bis - Bateaux rapides

Les **bateaux rapides** [les bateaux à ailes portantes, les aéroglisseurs et les bateaux à coques multiples] sont tenus de laisser à tous les autres bateaux l'espace nécessaire pour poursuivre leur route et pour manoeuvrer; ils ne peuvent exiger que ceux-ci s'écartent en leur faveur.

Article 6.02 - Menues embarcations - règles générales

[Paragraphe 1 reste inchangé].

2. 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 visés à l'article 6.01 bis [**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.

Article 6.06 - Croisement de bateaux rapides et d'autres bateaux et de bateaux rapides entre eux

Les articles 6.04 et 6.05 ne s'appliquent pas lorsque se croisent des bateaux rapides et d'autres bateaux ou des bateaux rapides entre eux. Les bateaux rapides doivent toutefois se concerter par radiotéléphonie sur le croisement entre-eux.

Article 6.28 - Passage aux écluses

[Paragraphes 1. - 10. restent inchangés].

11. **A l'approche des garages des écluses, lors de l'éclusage et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent limiter leur vitesse de manière à éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux ou matériels flottants et tout danger pour les personnes à bord.**

[Pargraphe 11 actuel devient paragraphe 12].

Article 6.30 - Règles générales de navigation par visibilité réduite; utilisation du radar

1. Par visibilité réduite, tous les bateaux faisant route doivent utiliser le radar.[1]

2. 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 donner par radiotéléphonie aux autres bateaux les informations nécessaires pour la sécurité.

3. Lorsqu'ils s'arrêtent par visibilité réduite, les bateaux doivent dégager le chenal autant que possible.

4. Par visibilité réduite, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau--bateau et que si elles sont à l'écoute sur la voie désignée par l'autorité compétente.

5. Les bateaux qui poursuivent leur route doivent, en cas de rencontre, tenir leur droite autant qu'il est nécessaire pour que le passage puisse s'effectuer bâbord sur bâbord. Les dispositions des articles 6.04, paragraphes 3, 4 et 5 (catégorie I), et 6.05 ne s'appliquent pas par visibilité réduite.[1]

[1] Les autorités compétentes peuvent ne pas reprendre cette disposition ou ne la prescrire que sur certaines voies navigables.

Article 6.31 - Signaux sonores pendant le stationnement

CATÉGORIE I	CATÉGORIE II
1. Par visibilité réduite, les bateaux en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, **doivent être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau**. **Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie** que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, par. 4, ou 6.33, par. 1, lettre b, pour un bateau qui s'approche, **ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie ou** émettre les signaux sonores suivants :	1. Par visibilité réduite, les bateaux en stationnant dans le chenal, ou à proximité de celui-ci en dehors des ports et des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, **doivent être à l'écoute sur le réseau bateau-bateau**. **Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie** que d'autres bateaux s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent un des signaux sonores prescrits aux articles 6.32, par. 4, ou 6.33, par. 1, lettre b, pour un bateau qui s'approche**, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie ou** émettre:
a) Lorsqu'ils se trouvent du côté gauche (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, une simple volée de cloche ;	une simple volée de cloche.
b) Lorsqu'ils se trouvent du côté droit (pour un observateur placé face à l'aval) du chenal, une double volée de cloche ;	Cependant, les bateaux qui ne se trouvent pas en position parallèle au côté du chenal ou qui sont situés de façon qu'ils peuvent constituer un danger pour les autres bateaux, doivent émettre ce signal sans avoir perçu un des signaux visés ci-dessus.
c) Lorsqu'ils se trouvent en position incertaine, une triple volée de cloche.	

[Paragraphes 2 - 5 : restent inchangés.]

Article 6.32 - Navigation au radar

1. Un bateau est considéré comme naviguant au radar quand, dans des conditions de visibilité réduite, il navigue en utilisant **le radar conformément à l'article 4.05**.

2. Lorsqu'un bateau navigue au radar, une personne titulaire d'un diplôme exigé par les autorités compétentes pour l'aptitude à conduire un bateau en général, ainsi que du certificat visé à l'article 4.05, par. 1 b), se trouve en permanence dans la timonerie, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de cette méthode de navigation.

Toutefois, quand la timonerie est équipée d'un poste de commande centralisé, il suffit que la seconde personne puisse, si besoin est, être immédiatement appelée dans la timonerie.

CATÉGORIE I	CATÉGORIE II
3. **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, 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 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, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bateaux d'une procédure de croisement.**
4. Aussitôt qu'un bateau avalant perçoit sur l'écran radar un bateau dont la position ou la route suivie pourrait 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 d'une procédure de croisement.	4. **Aussitôt qu'un bateau perçoit sur l'écran radar un autre bateau dont la position ou la route suivie pourrait provoquer un danger et qui n'a pas établi le contact radiotéléphonique, le bateau doit attirer l'attention de cet autre bateau sur la situation dangereuse par radiotéléphonie et convenir d'une procédure de croisement.**
5. Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, le bateau montant doit **- émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,** **- réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.**	5. **Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bateaux venant en sens inverse, le bateau montant doit** **- émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,** **- réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.**

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. Les menues embarcations doivent indiquer uniquement leur catégorie, leur sens de circulation, leur position et de quel côté elles s'écartent.

7. Dans les convois poussés et dans les formations à couple, les prescriptions des paragraphes 1, 2, 3, 4, 5 et 6 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

Article 6.33 - Dispositions pour les bateaux ne naviguant pas au radar

1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement regagner une aire de stationnement Les dispositions suivantes sont applicables durant le voyage jusqu'à cet endroit :

a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.

b) Tout bateau isolé et tout bateau à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre comme signal de brume "un son prolongé [1] ; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Ces bateaux doivent avoir une vigie à l'avant; toutefois, pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bateau ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.

c) Dès qu'un bateau est appelé par radiotéléphonie par un autre bateau, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position. Aussi, il doit indiquer qu'il ne navigue pas au radar et qu'il cherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bateau venant en sens inverse.

d) Aussitôt qu'un bateau remarque le signal sonore d'un autre bateau avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit

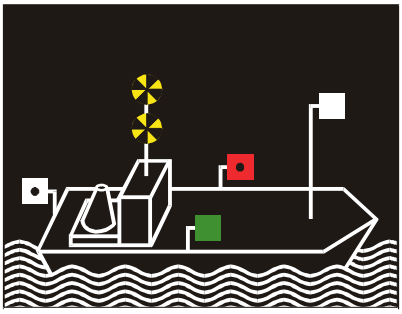
- **s'il se trouve près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;**
- **s'il ne se trouve pas à proximité d'une rive et notamment s'il est en train de changer de rive, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.**

CATÉGORIE II

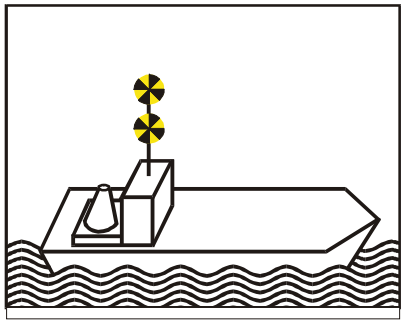
2. Les bacs ne naviguant pas au radar doivent, au lieu du signal prescrit au paragraphe 1 ci-dessus, émettre comme signal de brume “un son prolongé suivi de quatre sons brefs”; ce signal doit être répété à intervalles d’une minute au plus.

[1] Les autorités compétentes peuvent prescrire qu’un bateau à bord duquel se trouve le conducteur d’un convoi doit émettre deux sons prolongés.

Annexe 3 :



64



Article 3.08: Bateaux motorisés naviguant seuls
Par. 3 bateau rapide

	61	
Article 3.32 Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégé		

Annexe 6

Signaux sonores

F. Signaux sonores par visibilité réduite

a) Bateaux isolés ou convois naviguant au radar, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi

un son prolongé, répété	Article 6.32, paragraphe 4.

b) Bateaux isolés ou convois ne naviguant pas au radar

un son prolongé répété au moins chaque minute	Article 6.33, paragraphe 1 lettre b)

c) Bateaux en stationnement [inchangée]

_____