



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2004/15
12 mars 2004

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-huitième session, 8-10 juin 2004,
point 3 f) de l'ordre du jour)

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

**Communications des Gouvernements russe, letton et ukrainien,
ainsi que de la Commission du Danube**

Note. On trouvera ci-après les propositions de la Fédération de Russie, de la Lettonie, de l'Ukraine et de la Commission du Danube ainsi que les observations du secrétariat concernant l'éventualité d'une nouvelle mise à jour du texte du CEVNI.

Chapitre premier

LITUANIE

1. La délégation lituanienne appuie la proposition croate (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 6) tendant à préciser l'expression «visibilité réduite» dans le CEVNI.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

2. Il serait utile d'inclure dans le CEVNI une définition de l'expression «visibilité réduite» – cette définition permettrait d'établir plus concrètement les prescriptions techniques relatives aux bateaux et à la navigation. Dans le règlement de navigation sur les voies intérieures de la Fédération de Russie, **cette expression désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est de moins d'un kilomètre et où les signaux de navigation ne sont pas clairement reconnaissables à l'œil nu.**

UKRAINE

3. Nos observations au sujet de la proposition croate tendant à ajouter à l'article 1.01 une définition de l'expression «visibilité réduite» (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 6) peuvent se résumer comme suit. Cette proposition s'inspire sans doute de l'édition antérieure des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND), où l'expression «visibilité réduite» renvoie à la possibilité pour un bateau de s'arrêter, à portée de vue, sur une distance de freinage correspondant à une longueur du convoi en montant et à trois longueurs du convoi en avalant. Dans les actuelles DFND, au paragraphe 8 *bis* de l'article 1.01, l'expression considérée est définie comme désignant **«des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse et d'autres raisons».**

Cette définition paraît trop imprécise, aussi serait-il bon d'en revenir, pour le CEVNI, à la formule qui figurait auparavant dans les DFND, ou alors d'emprunter la définition donnée dans le règlement de la navigation sur les voies intérieures de l'Ukraine et de la Fédération de Russie, en y ajoutant les mots «à l'œil nu/à vue corrigée», comme suit: **l'expression «visibilité réduite» désigne une visibilité de moins d'un kilomètre à l'œil nu/à vue corrigée.**

COMMISSION DU DANUBE

4. Les pays membres de la Commission du Danube emploient depuis longtemps l'expression «visibilité réduite». Cette expression figure dans les DFND, à l'alinéa *z-bis I*) de l'article 1.01 (Signification de quelques termes), où elle est définie comme suit:

«z-bis I) le terme “visibilité réduite” désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de tempête de neige, d'averse et d'autres raisons».

Les DFND, en leur chapitre 6, section F (Visibilité réduite, navigation au radar), articles 6.30, 6.31, 6.32 et 6.33, tout comme le CEVNI, réglementent la navigation par visibilité réduite, encore que le texte des articles correspondants du CEVNI diffère quelque peu de celui des Dispositions. Le texte du paragraphe 1 de l'article 6.30 utilisé par la Commission du Danube contient également, comme plusieurs autres articles, l'expression «vitesse de sécurité», qui, comme celle de «visibilité réduite», s'emploie depuis longtemps dans le cadre de la Commission et n'est nullement contestée. La définition en est reproduite ci-après, car elle pourrait aussi présenter un intérêt pour les travaux relatifs au CEVNI:

«z) le terme “vitesse de sécurité” désigne une vitesse avec laquelle un bateau, un convoi, ou une formation à couple, peut adopter des mesures adéquates et efficaces pour prévenir un abordage en s’arrêtant dans les limites de la distance exigée par les circonstances et les conditions données».

5. Le secrétariat de la Commission du Danube appelle l’attention sur la nécessité de préciser l’alinéa *b* du paragraphe 1 de l’article 1.21 du CEVNI (encore qu’il soit possible que cela ne concerne que le texte russe).

Il est proposé que cet alinéa soit libellé comme suit:

«d’installations flottantes ou de matériels flottants dès lors que de leur déplacement il peut résulter une entrave ou un danger pour la navigation ou encore un dommage pour les ouvrages d’art»¹

Chapitre 6

6. Lors de la Réunion d’experts de la Commission du Danube pour les questions techniques (novembre 2003), les autorités compétentes de la Hongrie ont proposé de modifier comme suit le libellé de l’article 6.07 des DFND. Les parties de ce texte qui diffèrent des dispositions correspondantes du CEVNI sont indiquées en gras.

«Article 6.07 – Rencontre dans les passages étroits

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, une rencontre dans les secteurs ou aux endroits où le chenal ne présente pas une largeur incontestablement suffisante pour une telle rencontre (passages étroits), les règles suivantes sont applicables*:

a) Tous les bateaux doivent franchir les passages étroits dans le plus court délai possible;

¹ Note du secrétariat de la CEE-ONU. Cette précision, qui est juste, ne concerne que le texte russe. L’introduction erronée de la particule «ne» a donné à cet alinéa le sens inverse à celui des textes anglais et français. Afin de rapprocher autant que faire se peut le texte russe de l’original français – qui figure également à l’alinéa *c* du paragraphe 1 de l’article 1.21 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) –, il est proposé de libeller comme suit le texte russe:

«b) Plavoutchikh oustanovok ili soedineny plavoutchego materiala, krome tekh sloutchaev, kogda soverchenno otchevidno, tchto ikh peredvijenie ne sozdaet prepyatstvy i ne predstavlyaet opanosti dlya soudokhodstvo i ne yavlyaetsya ougrosoï dlya iskoustvennykh sooroujeny»

(b) D’installations flottantes ou de matériels flottants sauf si de leur déplacement il ne peut manifestement résulter aucune entrave ou aucun danger pour la navigation ni aucun dommage pour les ouvrages d’art.)

En outre, il y a lieu de noter que, au paragraphe 1 de l’article 1.21 du RPNR, les établissements flottants font l’objet d’un alinéa distinct – le b) – et que leur déplacement constitue en toute circonstance un transport spécial aux fins de ce règlement.

* Cette disposition ne s’applique pas aux menues embarcations dans leur comportement avec d’autres bateaux.

b) Dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bateaux doivent, avant de s'engager dans un passage étroit, émettre «un son prolongé»; en cas de besoin – notamment lorsque le passage est long – ils doivent répéter **plusieurs fois** ce signal lors du passage;

c) Les **bateaux ou convois** montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un **bateau ou convoi** avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que le bateau **ou convoi** avalant l'ait franchi,

d) Lorsqu'un convoi **ou bateau** montant est déjà engagé dans un passage étroit, les **bateaux ou convois** avalants doivent, autant que possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que le convoi **ou bateau** montant l'ait franchi.

2. Dans le cas où la rencontre dans un passage étroit est devenue inévitable, les bateaux doivent prendre toutes les mesures possibles pour que la rencontre ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un minimum de danger. Tout conducteur qui constate un danger d'abordage doit émettre «une série de sons très brefs».

Chapitre 9

7. À la demande du Groupe d'experts (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 8), le texte de l'article 9.08 des DFND, qui interdit l'utilisation de certains systèmes antisalissures sur les bateaux, est reproduit ci-après. Les parties du texte qui complètent les dispositions de l'article 9.06 du CEVNI sont indiquées en gras.

«Article 9.08 – Peinture et nettoyage externe des bateaux

Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux avec des substances qui ne doivent pas pénétrer dans la voie d'eau **et d'utiliser des peintures contre la salissure des carènes contenant les substances suivantes ou des préparations à base de ces substances:**

- a) **des composés de mercure;**
- b) **des composés d'arsenic;**
- c) **des composés organiques de plomb;**
- d) **de l'hexachlorocyclohexane».**

SECRETARIAT

8. À la demande du Groupe de travail (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 8), le secrétariat reproduit ci-après un projet d'amendement de l'article 9.06 du CEVNI qui tient compte des dispositions correspondantes de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (Convention AFS), adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'article 9.08 des DFND repris ci-dessus, ainsi que du texte correspondant de l'article 15.09 du RPNR:

«Article 9.06 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux

1. Il est interdit d'enduire d'huile le bordé extérieur du bateau ou de le nettoyer au moyen de produits **dont le déversement dans l'eau est interdit²**.
2. **Il est également interdit d'utiliser des systèmes antisalissures contenant les substances suivantes ou des préparations à base de ces substances:**
 - e) **des composés de mercure;**
 - f) **des composés d'arsenic;**
 - g) **des composés organiques de plomb agissant en tant que biocides;**
 - h) **de l'hexachlorocyclohexane.**

À titre de mesure transitoire, en attendant que tous les systèmes antisalissures contenant l'une ou l'autre des substances susmentionnées aient été enlevés et remplacés, il pourra être mis sur les coques de bateaux un revêtement qui empêche les substances susmentionnées contenues dans les systèmes antisalissures de pénétrer dans l'eau.»

Annexe 7

9. Lors de la Réunion d'experts de la Commission du Danube pour les questions techniques (novembre 2003), les autorités compétentes de la Hongrie ont proposé ce qui suit.

Dans plusieurs secteurs où la rencontre des convois est interdite en raison de la profondeur ou de la largeur insuffisantes du chenal ou pour un autre motif, la rencontre ou le passage de bateaux seuls peut néanmoins s'effectuer dans des conditions de sécurité. Il manque, dans l'instruction relative à l'installation de signaux réglant la navigation sur le Danube, un signal autorisant la rencontre de bateaux seuls.

Il est proposé d'utiliser le nouveau signal A.4 a) ci-contre pour baliser les secteurs où la rencontre de convois serait interdite tandis que celle de bateaux seuls serait admise. À cette fin, on prendrait comme définition de l'expression «convoi» celle qui figure au paragraphe 3 de l'article 3.01.

Les autorités compétentes de la Hongrie prévoient d'appliquer à la navigation sur le Danube le nouveau signal ci-contre, qui est fondé sur les nouvelles règles locales. Sur le Rhin, ce signal sert à baliser les secteurs dans lesquels s'appliquent des règles locales de sécurité de la navigation. Les autorités compétentes de la Hongrie proposent d'ajouter ces signaux aux balises utilisées pour la navigation sur le Danube.



² Note du secrétariat. Repris du RPNR.