



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2001/7
22 décembre 2000

FRANÇAIS
Origine: 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 et unième session, 14-16 mars 2001,
point 6 de l'ordre du jour)

PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MANŒUVRABILITÉ DES BATEAUX
DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Communications des Gouvernements russe, slovaque et ukrainien

Note : Au cours de sa dix-neuvième session, le Groupe de travail a pris note du projet de chapitre X établi par le Groupe de volontaires et approuvé par le Groupe spécial d'experts chargé d'actualiser les dispositions de l'annexe de la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2) et il a jugé que ce chapitre avait été élaboré conformément à ses instructions (TRANS/SC.3/WP.3/35, par. 21), c'est-à-dire comme un ensemble de règles de base générales conformes aux dispositions du projet de directive de la Commission européenne et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), qu'il conviendrait de compléter par des critères de manœuvrabilité pour chaque bassin, de manière à assurer la conformité des bateaux avec le cadre réglementaire dudit chapitre. Le Groupe de travail a invité les gouvernements et les commissions fluviales à présenter leurs propositions de dispositions à inclure dans les règles pour chaque bassin devant être annexées au projet de chapitre X. Les gouvernements étaient également invités à faire connaître leur avis sur une éventuelle fusion des dispositions du projet de chapitre et du document TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1 (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 18 à 20).

On trouvera ci-après les propositions reçues des Gouvernements russe, slovaque et ukrainien en ce qui concerne la teneur éventuelle des prescriptions de la CEE/ONU relatives à la manœuvrabilité des bateaux de navigation interne.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

1. Les propositions présentées par la Fédération de Russie en ce qui concerne les dispositions à inclure dans le projet de chapitre X (Manœuvrabilité) figurent dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2000/1. Le pays n'a aucune objection de principe à formuler au sujet du texte du chapitre.
2. Les prescriptions concernant les critères de vérification de la manœuvrabilité en Russie font l'objet d'une révision partielle. Elles seront présentées au secrétariat de la CEE dès que leur mise au point aura été achevée.
3. Il n'y a pas lieu de fusionner le texte du chapitre X et les dispositions du document TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1.

SLOVAQUIE

4. La manœuvrabilité des bateaux de navigation intérieure du point de vue de la sécurité est un paramètre aussi important que la stabilité, la résistance et d'autres qualités essentielles. Elle doit être garantie à tous les stades : au moment de la conception, lors des essais de marche et pendant toute la période de service d'un bateau.
5. Les paramètres fondamentaux de la manœuvrabilité pouvant être réglementés puis contrôlés pendant les essais en vraie grandeur sont les suivants :
 - Vitesse (vitesse minimale, du point de vue de la sécurité, mesurée par le rapport de la distance au temps mis à la parcourir);
 - Capacité d'arrêt (mesurée en distance/temps);
 - Stabilité du cap (mesurée en fonction de l'écart par rapport au cap et du temps écoulé);
 - Vitesse de changement de cap et de redressement (mesurée en degrés par unité de temps);
 - Capacité de virer (mesurée en fonction de la trajectoire et du temps écoulé);
 - Manœuvrabilité en marche arrière (mesurée en fonction de la stabilité par rapport au cap et de la capacité de virer);
 - Propriétés spécifiques (manœuvrabilité en régime d'inertie et sous l'effet du vent).
6. Pour ce qui est des normes applicables aux bateaux circulant sur le Danube, il y aurait lieu de compléter et de modifier les critères figurant dans les Recommandations concernant les caractéristiques techniques de navigation des convois poussés et les méthodes d'exécution des essais, adoptées par la Commission du Danube (TRANS/SC.3/GE.1/R.150).

7. La comparaison entre les valeurs réglementaires et les valeurs obtenues lors des essais en vraie grandeur ne pose pas de problèmes particuliers du point de vue des appareils de mesure. Les méthodes électroniques de localisation des navires (GPS), les instruments servant à mesurer la vitesse de changement de cap et les stations de radiolocalisation des bateaux ont atteint aujourd'hui un niveau tel de perfectionnement, avec des marges d'erreur si étroites, que les résultats des mesures peuvent être considérés comme étant fiables.

8. Compte tenu de ce qui précède, on ne saurait accepter dans le texte du chapitre X des formulations aussi floues que : "... en un temps raisonnable...", "... suffisamment manœuvrable...", "... capacité satisfaisante de naviguer...", notamment.

9. La délégation slovaque pourrait être favorable à une fusion du projet de chapitre X et des dispositions du document TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1. La position qu'elle a exprimée dans le document TRANS/SC.3/WP.3/1999/5 demeure valable.

UKRAINE

10. Les conditions de navigation sur les cours d'eau ukrainiens, qui sont en majorité régulés par des retenues à faible débit et à profondeur garantie, sont plus favorables, du point de vue de la manœuvrabilité des bateaux, que les conditions de navigation sur le Danube. C'est pourquoi la délégation ukrainienne considère qu'il n'y a pas lieu de compléter le chapitre X par des dispositions concrètes se rapportant au bassin fluvial ukrainien. Les critères de manœuvrabilité des bateaux (convois) et les essais s'y rapportant qui valent pour le Danube pourront s'appliquer également aux cours d'eau navigables de l'Ukraine.

11. Il n'y a pas lieu de fusionner le chapitre X et les dispositions du document TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1.
