



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/5/Add.1  
4 janvier 2002

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-troisième session, 19-21 mars 2002,  
point 6 de l'ordre du jour)

**PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MANŒUVRABILITÉ  
DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Additif 1

Document soumis par les Gouvernements de la Fédération de Russie et de l'Ukraine

*Note:* À sa vingt et unième session, le Groupe de travail a proposé aux gouvernements et aux commissions fluviales de présenter leurs propositions visant à compléter éventuellement le texte du chapitre X «Manœuvrabilité» établi par le Groupe de volontaires et approuvé par le Groupe spécial d'experts (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2) par des critères concrets de manœuvrabilité pour chaque bassin fluvial (TRANS/SC.3/WP.3/42, par. 16 à 18). On trouvera ci-après les propositions communiquées par les Gouvernements de la Fédération de Russie et de l'Ukraine.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

1. De l'avis de la délégation de la Fédération de Russie, le texte du chapitre X «Manœuvrabilité» (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2) devrait être révisé et remanié.
2. Paragraphe X-1. Les termes «navigabilité» et «essais de navigation» sont indéterminés et paraissent superflus. Il ne saurait être question que de «**manœuvrabilité**» et «**d'essais de manœuvrabilité**».

3. Paragraphe X-2. Conformément au titre et au contenu de ce paragraphe, le contrôle de la manœuvrabilité du bateau s'effectue seulement au moyen d'«essais de navigation». Il convient de mentionner la possibilité de recourir à une évaluation calculée de la manœuvrabilité, si cette évaluation est approuvée par l'administration du bassin fluvial.

4. La liste des caractéristiques de manœuvrabilité (par. X-6 – X-10) est incomplète et imprécise dans les termes. En conséquence, il est proposé de rédiger le paragraphe X-2.1 de la façon suivante:

**«La manœuvrabilité du bateau est vérifiée par des essais et/ou des calculs effectués selon les méthodes approuvées par l'administration du bassin. Conformément aux prescriptions de l'administration, le contrôle porte sur les caractéristiques suivantes:**

**Vitesse en marche avant et en marche arrière;**

**Freinage d'urgence;**

**Stabilité de route en ligne droite en marche avant et en marche arrière;**

**Capacité de virer initiale;**

**Capacité de virer;**

**Qualités évolutives avec moteurs arrêtés;**

**Qualités évolutives en cas de vent.**

5. Parmi les prescriptions obligatoires pour tous les bassins, il convient de faire figurer les conditions de charge du bateau lors des essais (par. X-4), cette charge devant à notre avis être au moins égale à 70 % de sa valeur à pleine charge. Il paraît aussi utile de prévoir une prescription commune pour tous les bassins concernant la distance de freinage d'urgence – par. X-7.1 (sans indication du temps de freinage) et la capacité de virer.

6. Paragraphes X-7.1 et X-9. Il convient d'exclure le terme «en un temps raisonnable» dépourvu de sens concret et de le remplacer par **«sur une distance assurant la sécurité de la manœuvre»** en indiquant une valeur précise de la distance.

7. Si l'on élargit la liste des critères et normes concrètes correspondantes garantissant la sécurité de navigation, il paraît utile d'ajouter à la liste des critères proposés la largeur de la route suivie par le bateau en présence de vent.

8. La rédaction du chapitre X «Manœuvrabilité» établie par le Groupe de volontaires prévoit l'inclusion de plusieurs règles de base communes, harmonisées avec les dispositions du projet de Directive révisée de la CE et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et n'entrant pas en contradiction avec les règles générales appliquées dans d'autres bassins.

9. Des travaux sont en cours dans la Fédération de Russie pour préciser les prescriptions relatives aux critères de vérification de la manœuvrabilité. En même temps, des spécialistes examinent la possibilité de compléter la rédaction du chapitre X, proposée par le Groupe de volontaires, par des dispositions découlant des documents indiqués au paragraphe 17 du document TRANS/SC.3/WP.3/42.

## UKRAINE

10. Ayant examiné le document TRANS/SC.3/WP.3/2000/1 établi par la Fédération de Russie, nous notons qu'il tient compte en grande partie des observations et propositions énoncées au cours de l'examen de la question. En conséquence, notre point de vue sur le projet proposé de recommandations concernant les prescriptions minimales relatives aux qualités de navigation et de manœuvrabilité des bateaux de navigation intérieure est le suivant.

11. Nous recommandons de remplacer dans le texte du projet le terme «autorités locales» par «**d'administration ou la commission fluviale**».

12. Nous n'avons pas de remarques ou de propositions à faire concernant les chapitres 1, 2, 4, 5 et 6 du document (car ils n'entrent pas en contradiction avec les prescriptions de la Commission du Danube).

13. Dans la section consacrée au maintien de la route droite choisie, les recommandations sont plus sévères que les prescriptions de la Commission du Danube. Il est donc possible d'accepter les prescriptions du paragraphe 3.1.

14. À la place du paragraphe 3.5 «Virement», nous proposons de prendre pour base de cette disposition le paragraphe 3.6 «**Durée et surface de virage**» des recommandations de la Commission du Danube, plus simple et n'exigeant pas de calculs spéciaux (TRANS/SC.3/WP.3/2002/5).

15. Au paragraphe 3.6, la modification proposée concerne le texte russe et reste sans objet en français.

16. Le projet de recommandation élaboré par la Fédération de Russie peut servir de base pour poursuivre les travaux en ce sens.

17. Ayant examiné les propositions de la Slovaquie visant à compléter la liste des critères de manœuvrabilité, présentées au paragraphe 5 du document TRANS/SC.3/WP.3/2001/7, il convient de noter, à notre avis, qu'un tel élargissement de ces critères est inutile. À ce sujet, il faut noter que les prescriptions nécessaires relatives aux qualités de navigation et de manœuvrabilité des bateaux, autres que les paramètres recommandés, peuvent être fixées par les autorités locales, ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 1.3 du document TRANS/SC.3/WP.3/2000/1.

18. Nous estimons inopportun d'utiliser dans les annexes à la résolution les différentes méthodes d'évaluation des qualités de manœuvrabilité des bateaux utilisées dans les Directives n<sup>os</sup> 1 et 2 de la CCNR (documents TRANS/SC.3/WP.3/R.64 et Corr.1 et 2 et TRANS/SC.3/WP.3/R.99/Add.1), ces méthodes étant insuffisamment fondées et ayant un caractère utilitaire. Par ailleurs, les méthodes d'évaluation des qualités de manœuvrabilité, prescrites par les Directives susmentionnées pourraient être reconnues comme relevant de la compétence de l'Administration du bassin.

19. Nous estimons qu'il n'y a pas lieu de fusionner le texte du chapitre X des recommandations et les dispositions du document TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1.

20. Étant donné que les conditions de navigation sur les rivières navigables d'Ukraine, régulées pour la plupart par des réservoirs, avec des vitesses d'écoulement faible et des profondeurs garanties sont plus favorables pour la manœuvrabilité des bateaux que les conditions de navigation sur le Danube, les critères de manœuvrabilité des bateaux/ensembles de bateaux et leurs critères de vérification applicables au Danube pourront s'appliquer également aux cours d'eau navigables ukrainiens.

-----