



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2004/18  
26 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 5 de l'ordre du jour)

**HARMONISATION DE LA SIGNALISATION ET DU BALISAGE  
DES VOIES NAVIGABLES**

Communication des Gouvernements russe et ukrainien

Note: On trouvera ci-après les propositions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine au sujet du projet de directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (document TRANS/SC.3/WP.3/2003/15).

## **FÉDÉRATION DE RUSSIE**

1. Le projet de directives à l'examen reflète assez bien les exigences en matière de balisage, de conditions de visibilité des signaux et feux et de leur disposition. Cela dit, nous pensons qu'il est nécessaire d'apporter au texte du projet les modifications suivantes.
2. À l'alinéa *e* du paragraphe 1.9, remplacer le membre de phrase «... la rencontre et le dépassement...» par «le croisement et le dépassement...».
3. Au paragraphe 2.1, supprimer les mots «en principe».
4. Au paragraphe 2.2, remplacer les mots «de charriage» par «d'embâcle».
5. Supprimer tout le paragraphe 2.4, qui ne fait que reprendre le paragraphe 1.6 du projet de directives.
6. Libeller le paragraphe 3.10 comme suit: «La bonne visibilité du signal dépend du contraste entre la luminosité du signal et le fond. Cette considération doit être prise en compte lors du choix de l'emplacement des signaux.».
7. Ajouter au paragraphe 3.11 une note de bas de page libellée comme suit: «Les autorités compétentes sont libres d'en décider autrement.».
8. Au paragraphe 4.3.4, supprimer les mots «en règle générale».
9. Le paragraphe 4.4 n'apporte aucun complément d'information. Nous proposons de le supprimer, ou de faire à cet endroit les recommandations voulues concernant l'installation de signaux limitant les mouillages.
10. À notre sens, on pourrait réduire les directives proposées pour les signaux de balisage en y enlevant les paragraphes qui n'ont pas directement trait à la description des signaux et aux exigences relatives à leur disposition – la section 5, par exemple, apporte des renseignements d'ordre général qui ont peu à voir avec des recommandations concrètes.

## **UKRAINE**

11. Nous pourrions accepter le projet de directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables, qu'a établi la délégation néerlandaise, et nous en tenir au texte du document TRANS/SC.3/WP.3/2003/15, qui prend entièrement en compte les directives correspondantes de la Commission du Danube et, partiellement, la norme internationale appliquée dans les pays de la CEI (GOCT 26600, 98). Cependant, nous proposons d'apporter les corrections suivantes au texte du projet de directives de la CEE-ONU.
12. Nous proposons de compléter le paragraphe 4.1.11 comme suit: dans la première phrase, après les mots «des feux côtiers», ajouter «et des signaux côtiers», ce qui serait conforme à l'annexe 8 du CEVNI (troisième partie, sect. A, par. 1 à 3).
13. Il conviendrait de placer au-dessus du signal C.5 un panneau indiquant la distance séparant le panneau de l'endroit où le chenal se trouve à la distance indiquée de la rive.

14. Quant aux signaux balisant les endroits dangereux et les obstacles à la navigation (annexe 8 du CEVNI, troisième partie, sect. A, par. 1 et 2) qui sont installés sur la rive – plutôt que dans le lit du chenal – au bout de l’obstacle (par exemple d’un barrage), il conviendrait d’y indiquer en chiffres noirs la distance séparant la rive du bout de l’obstacle. Ces signaux doivent être installés à une distance suffisante en amont et en aval de l’obstacle, de sorte que le chef de bord puisse connaître à temps la distance qui le sépare de l’obstacle et conduire le bateau ou le convoi à bonne distance de la rive. La pratique qui consiste à installer ces signaux à la transversale de l’obstacle ne se justifie pas et entraîne des accidents, du fait que le chef de bord les voit seulement après que le pousseur est arrivé à hauteur du signal et n’a souvent plus le temps d’éviter l’obstacle.

15. Dans la troisième partie des directives, «Visibilité des signaux et des feux», il conviendrait d’ajouter à la fin du paragraphe 3.8 la phrase suivante: «En tout état de cause, la figure des bouées lumineuses doit être enduite d’une peinture réfléchissante.». Il peut arriver, en effet, que les bouées lumineuses cessent de fonctionner parce que la lampe en est endommagée ou qu’elles ne sont plus alimentées en électricité, cependant que, la nuit, le chef de bord peut ne pas distinguer au radar les bouées à bâbord des bouées à tribord en raison de leur disposition en arc de courbe sur certains seuils et doit braquer un projecteur sur elles pour les reconnaître à la couleur, d’où l’importance d’un revêtement réfléchissant.

-----