



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2000/1/Add.1
17 décembre 1999

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

(Dix-neuvième session, 14-16 mars 1999,
point 6 de l'ordre du jour)

PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MANOEUVRABILITÉ
DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Document présenté par les Gouvernements lituanien, roumain et ukrainien

Note : On trouvera ci-après les propositions des Gouvernements lituanien et roumain concernant le contenu éventuel des Prescriptions CEE/ONU relatives à la manœuvrabilité des bateaux de navigation intérieure (voir document TRANS/SC.3/WP.3/35, par. 22), ainsi que les observations du Gouvernement ukrainien concernant les propositions de la Fédération de Russie (document TRANS/SC.3/WP.3/R.109) sur la question.

LITUANIE

1. La République de Lituanie appuie la proposition du groupe de travail spécial non officiel d'experts concernant les amendements à la résolution No 17 révisée, tendant à incorporer à l'annexe le futur chapitre traitant de la manœuvrabilité, sous la forme d'une règle de base générale, complétée par des prescriptions spéciales pour certains bassins.

ROUMANIE

1. Le Gouvernement roumain fait siennes les prescriptions relatives à la manœuvrabilité des bateaux de navigation intérieure figurant dans le projet de la Directive 82/714/EEC¹ du Conseil des Communautés européennes et propose que ces prescriptions soient incorporées à l'annexe de la résolution No 17 révisée.

UKRAINE

2. Le texte élaboré par la Fédération de Russie, intitulé "projet de recommandations concernant les prescriptions minimales en matière de navigabilité et de manœuvrabilité des bateaux de navigation intérieure" reprend dans une très large mesure deux documents adoptés en 1981 sous les auspices de la Commission du Danube, intitulés "Recommandations relatives aux caractéristiques technico-nautiques des convois poussés" et "Méthodes d'exécution des essais avec des convois poussés".

3. En conséquence, le projet de recommandations de la Fédération de Russie appelle, de la part de l'Ukraine, les observations suivantes :

4. Dans ces recommandations (par. 2.3), les définitions de termes correspondent aux définitions du CEVNI. Les recommandations de la Commission du Danube reprennent les définitions adoptées dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND). Dans la mesure où le CEVNI et les DFND sont presque entièrement harmonisés et où il n'existe pas de divergence notable entre le projet de la Fédération de Russie et les DFND, la proposition de la Fédération de Russie ne suscite pas d'objection.

5. Dans la partie concernant le maintien d'une route droite, les recommandations de la Fédération de Russie (par. 3.1 "Route droite") se révèlent plus contraignantes que les normes de la Commission du Danube. Par ailleurs, la variante russe concernant le maintien du bateau ou du convoi sur une route droite prévoit des contraintes supplémentaires en ce qui concerne la force du vent latéral (force 7 sur l'échelle de Beaufort), l'angle de dérive (20° au maximum) et l'angle moyen de barre (20° au maximum).

6. Les normes envisagées par la Fédération de Russie (par. 3.3.1) sont plus contraignantes que celles de la Commission du Danube et sont donc acceptables.

¹ Note du secrétariat : Le texte des prescriptions figurant dans le projet de révision de la Directive du Conseil des Communautés européennes correspond au chapitre 5 et à l'article 16.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), reproduits respectivement dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/R.99 et TRANS/SC.3/WP.3/R.99/Add.1.

7. Les prescriptions énoncées au paragraphe 3.2 ("vitesse en marche avant") du projet de recommandations de la Fédération de Russie correspondent pour l'essentiel à celles du paragraphe 3.1 ("vitesse minimum") de la Recommandation de la Commission du Danube (12-13 km/h en eau dormante); elles sont donc acceptables.
8. En ce qui concerne la puissance du pousseur calculée en appliquant la formule proposée, il n'est pas possible de souscrire au projet de recommandations, dans la mesure où la puissance ainsi définie (de l'ordre de 200 à 230 kW) ne permet pas de répondre aux normes prescrites dans les Recommandations de la Commission du Danube pour un convoi d'une charge de 4 000 à 4 500 tonnes.
9. Les normes proposées au paragraphe 3.3 du projet de recommandations de la Fédération de Russie ("changement de cap") sont sensiblement plus rigoureuses que celles définies au paragraphe 3.3.2 des Recommandations de la Commission du Danube ("capacité du pousseur de modifier rapidement le cap du convoi"). Il est donc possible de souscrire aux propositions de la Fédération de Russie.
10. La comparaison du paragraphe 3.4 du projet de recommandations de la Fédération de Russie ("arrêt") avec le paragraphe 3.2 des Recommandations de la Commission du Danube ("distance et temps d'arrêt") (copie jointe) montre que les prescriptions de la Commission du Danube sont préférables, tout au moins pour les conditions de navigation sur le Danube, où elles se sont révélées pleinement justifiées.
11. À la place du paragraphe 3.5 ("virement") du projet de recommandations de la Fédération de Russie, il est proposé de prendre comme point de départ les dispositions du paragraphe 3.6 ("durée et surface de virage") des Recommandations de la Commission du Danube (copie jointe), qui sont plus simples et ne nécessitent pas de calculs particuliers.
12. Le paragraphe 3.6 ("marche arrière") du projet de recommandations de la Fédération de Russie est acceptable, car il définit clairement la manœuvrabilité du bateau/convoi en marche arrière.
13. Les paragraphes 4, 5 et 6 du projet de recommandations de la Fédération de Russie peuvent rester tels quels, car ils sont compatibles avec les dispositions correspondantes des "Méthodes d'exécution des essais avec des convois poussés" de la Commission du Danube.

Annexe

RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX CARACTÉRISTIQUES
TECHNICO-NAUTIQUES DES CONVOIS POUSSÉS
(COMMISSION DU DANUBE - 1981)

Extraits

3.2 Distance et temps d'arrêt

La puissance du pousseur doit assurer la possibilité de l'arrêt complet du convoi poussé par rapport à la rive, tout en remplissant les conditions suivantes :

La distance parcourue jusqu'à l'arrêt du convoi ne doit pas dépasser :

- en remonte : 200 m ou une longueur de convoi;
- en descente : 600 m ou trois longueurs de convoi.

Le temps d'arrêt d'un convoi ne doit pas dépasser :

- en remonte : 3 minutes
- en descente : 6 minutes.

3.6 Durée et surface de virage

Le temps requis pour le virage à 180° ne doit pas dépasser 10 minutes. La surface de giration d'un convoi ne doit pas dépasser dans le sens de la largeur du lit 1,5 longueur de convoi, tandis que la dérive dans le sens du courant n'excèdera pas 3,5 longueurs de convoi. À cette fin, il convient de faire appel à tous les moyens qui garantissent les manœuvres de virage.
