



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****Cinquante-septième session**

Genève, 24-26 juin 2020

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation
intérieure : Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)
(résolution n° 24, révision 5)****Utilisation du signal tritonal par les bateaux navigant
au radar par visibilité réduite****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au programme de travail du sous-programme « Transports » pour 2020 (ECE/TRANS/2020/21, chap. IV, tableau, sect. A, par. 11), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 136).
2. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a examiné la question de l'utilisation du signal tritonal par les bateaux navigant au radar par visibilité réduite, en vue d'envisager la possibilité de supprimer du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) les règles relatives à ce signal en raison de leur caractère obsolète, et a demandé au secrétariat d'établir un document de travail en consultation avec la Commission du Danube et la Commission internationale du bassin de la Save pour sa prochaine session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 48).
3. Les informations relatives à l'utilisation du signal tritonal communiquées par les gouvernements et les commissions fluviales figurent ci-après.



II. Application de la règle du signal tritonal par les États membres et les commissions fluviales

A. Bulgarie

4. Le signal tritonal est utilisé sur les voies de navigation intérieure bulgares et les bateaux doivent être équipés du matériel permettant de l'émettre.

B. Bélarus

5. Les règles de navigation intérieure de la République du Bélarus ne prescrivent pas que les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite émettent un signal tritonal.

Les signaux ci-après sont utilisés pour la navigation par visibilité réduite.

<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
1 son prolongé	« Bateau isolé faisant route »
1 son prolongé suivi de deux sons brefs à un intervalle de deux minutes au moins	« Convois ou radeaux faisant route »
1 son bref, 1 son long, 1 son bref	« Bateaux ou convois isolés, ancrés ou échoués dans les limites du chenal »
Répétition de coups de cloche ou de sons d'un objet métallique	« Bateau non motorisé avec équipage à bord, ancré ou échoué dans les limites du chenal »

C. Belgique

6. Le signal tritonal n'est plus utilisé sur les voies de navigation intérieure belges.

D. Croatie

7. En général, le signal tritonal est rarement utilisé sur les voies de navigation intérieure croates depuis dix ans :

- La capitainerie de Sisak a indiqué que le signal tritonal n'était pas utilisé sur les voies relevant de sa compétence ;
- La capitainerie de Vukovar a fait savoir que le signal tritonal était rarement utilisé sur les voies relevant de sa compétence mais qu'elle estimait que ce signal pouvait être maintenu dans les règles de navigation au vu de l'augmentation du nombre de bateaux de croisière fluviale, sauf si une solution efficace sur le plan de la sécurité était trouvée ;
- La capitainerie d'Osijek a indiqué que le signal tritonal était peu utilisé, les bateaux étant équipés de technologies modernes ;
- La capitainerie de Slavonski Brod a fait savoir que le signal tritonal avait été utilisé une centaine de fois au maximum, principalement par de menues embarcations.

8. À l'avenir, les règles relatives au signal tritonal pourraient être appliquées localement dans les secteurs où l'utilisation de sons, notamment de signaux sonores, est essentielle à la sécurité de la navigation, et ces règles pourraient figurer dans des réglementations et sur des panneaux particuliers. Un niveau de sécurité suffisant serait ainsi assuré, au cas où le signal tritonal serait retiré des règles de navigation. En outre, les règles relatives à ce signal pourraient être appliquées lorsque la technologie moderne ne permet pas de garantir la sécurité de la navigation.

E. Tchéquie

9. Le signal tritonal n'est plus utilisé en Tchéquie.

F. Pays-Bas

10. Le signal tritonal n'est plus requis par la législation néerlandaise. Les Pays-Bas considèrent que ce signal peut être supprimé du CEVNI.

G. Pologne

11. Selon les renseignements communiqués par le Registre maritime polonais, le signal tritonal est utilisé par les bateaux qui naviguent par visibilité réduite sur les voies de navigation intérieure polonaises. Cette règle est imposée par l'administration polonaise et figure dans les règlements nationaux. Les caractéristiques du signal sont identiques à celles prévues à la section III du chapitre premier du CEVNI.

H. Roumanie

12. À la cinquante-sixième session du SC.3/WP.3, la Roumanie a indiqué que ce signal était utilisé sur les voies de navigation intérieure roumaines et qu'il était essentiel pour la sécurité des bateaux naviguant au radar par visibilité réduite.

I. Fédération de Russie

13. Les règles de navigation intérieure de la Fédération de Russie¹ ne prescrivent l'utilisation d'aucun signal sonore particulier pour les bateaux naviguant au radar, à l'exception des signaux sonores pour la navigation par visibilité réduite figurant dans le tableau ci-après. Les bateaux sont autorisés à naviguer par visibilité réduite s'ils utilisent les équipements suivants durant leur voyage : a) un radar, b) un indicateur de vitesse de rotation ou une boussole, c) une radio VHF pour les communications navire-navire ou navire-côtière et d) un dispositif d'émission de signaux sonores, à condition que tous ces équipements soient en bon état de fonctionnement.

<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
1 son prolongé répété à intervalles de deux minutes au plus	« Bateau isolé faisant route »
1 son prolongé suivi de deux sons brefs à intervalles de deux minutes au plus	« Convois ou radeaux faisant route »
2 sons prolongés répétés à intervalles de deux minutes au plus	« Bateaux ou convois naviguant sur un long plan d'une voie navigable (utilisé également sur les plans d'eau "sans visibilité") »
1 son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref à intervalles de deux minutes au plus	« Bateaux ou convois isolés, ancrés ou échoués dans les limites du chenal »
Répétition de coups de cloche ou de sons d'un objet métallique à intervalles d'une minute au plus	« Bateau non motorisé avec équipage à bord, ancré ou échoué dans les limites du chenal »

¹ Adoptées par le décret n° 19 du Ministère des transports de la Fédération de Russie, en date du 19 janvier 2018.

J. Serbie

14. Le signal tritonal est encore utilisé en Serbie par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite, et son emploi est très courant.

K. Slovaquie

15. Le signal tritonal est encore utilisé sur les voies de navigation intérieure slovaques par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite, et son emploi est encore prescrit dans les cas visés au paragraphe 4 de l'article 6.32 (chap. 6, sect. VI) du CEVNI.

L. Ukraine

16. Cette règle est applicable aux bateaux de navigation intérieure, les règles et règlements ukrainiens étant harmonisés avec les résolutions de la CEE. Selon les règles de navigation intérieure de l'Ukraine, les bateaux ne sont autorisés à naviguer par visibilité réduite (inférieure à 1 km) que s'ils sont équipés d'un matériel en bon état de fonctionnement, soit d'un radar, d'un indicateur du taux de giration et d'une radio VHF pour les communications navire-navire ou navire-côtière, ainsi que d'un dispositif d'émission de signaux sonores.

17. On considère qu'un bateau navigue au radar par visibilité réduite s'il est équipé d'un radar, d'un indicateur du taux de giration et d'une radio VHF pour les communications navire-navire ou navire-côtière, qui doivent être en bon état de fonctionnement et conforme aux normes techniques, ainsi que d'un dispositif d'émission de signaux tritonaux.

18. Aussitôt qu'un bateau avalant et naviguant au radar perçoit sur l'écran des bateaux dont la position ou la route suivie pourraient provoquer un danger, ou lorsqu'il approche un secteur où d'autres bateaux ne sont pas encore visibles sur l'écran radar, il doit :

- a) Émettre le signal tritonal et répéter ce signal sonore autant que nécessaire. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ;
- b) Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

19. La réglementation relative à la classification et à la construction des bateaux de navigation intérieure du Registre maritime ukrainien contient dans leur intégralité les règles énoncées ci-dessus, et les bateaux sont équipés de dispositifs mécaniques d'émission de signaux sonores, notamment de typhons, de sifflets à vapeur ou d'appareils d'émission de signaux tritonaux.

M. Commission centrale pour la navigation du Rhin

20. Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) ne contient plus de règle relative à l'utilisation du signal tritonal par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite. Le paragraphe 2 d) de l'article 6.32 du RPNR dispose ce qui suit :

« Lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bâtiments venant en sens inverse, le bâtiment naviguant au radar doit :

- Émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire ;
- Réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Cette disposition s'applique également pour tous les bâtiments qui naviguent au radar par rapport aux bâtiments stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi. ».

N. Commission du Danube

21. Les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube sont harmonisées avec les dispositions du CEVNI et contiennent des règles sur l'utilisation du

signal tritonal par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite. Pour naviguer sur le Danube, les bateaux doivent être équipés d'un appareil émettant ce signal.

22. Ce signal a été introduit dans le CEVNI lorsque la navigation au radar n'était pas largement répandue et qu'il était essentiel que les bateaux naviguant par visibilité réduite émettent un signal sonore particulier pour être repérés. De nos jours, les bateaux sont équipés de systèmes radar et d'installations radio mais également de stations AIS et d'appareils ECDIS Intérieur², et peuvent émettre d'autres signaux sonores. En outre, le signal tritonal n'est plus obligatoire sur certaines voies de navigation intérieure européennes. Les fabricants de sifflets se heurtent parfois à des difficultés lorsqu'il s'agit de produire cet équipement et de l'installer à bord des bateaux. La règle relative au signal tritonal peut donc être perçue comme étant obsolète pour plusieurs raisons : sur certaines voies de navigation, ce signal n'est plus utilisé par les conducteurs ; il peut gêner le travail de l'équipage ; il n'existe pas de dispositions détaillées sur les situations particulières dans lesquelles ce signal est obligatoire. En outre, ce signal peut, en particulier la nuit, constituer une nuisance pour les lieux d'habitation situés à proximité des voies de navigation.

O. Commission de la Moselle

23. Le Règlement de police pour la navigation de la Moselle ne contient plus de règle relative à l'utilisation du signal tritonal par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite.

P. Commission internationale du bassin de la Save

24. Les Règles de navigation sur le bassin de la Save sont harmonisées avec les dispositions du CEVNI et contiennent des prescriptions sur l'utilisation du signal tritonal par les bateaux naviguant au radar par visibilité réduite.

² Système d'identification automatique ; Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure.