



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2001/10
29 décembre 2000

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 et unième session, 14-16 mars 2001,
Point 4 de l'ordre du jour

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ANCRES
DESTINÉES AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Transmis par le Gouvernement ukrainien

Note : Au cours de sa dix-neuvième session le Groupe de travail a décidé que les experts de la Hongrie et de l'Ukraine ainsi que le Président du Groupe de travail s'efforceraient de mettre au point un concept général de prescriptions relatives aux ancres de bateaux autres que les automoteurs destinés au transport de marchandises et présenteraient leurs conclusions pour examen au Groupe de travail à sa vingt et unième session (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 13).

On trouvera ci-dessous les conclusions auxquelles la délégation ukrainienne est parvenue sur cette question.

En élaborant les prescriptions concernant les ancres de bateaux de navigation intérieure autres que les automoteurs pour le transport de marchandises, et notamment des bateaux pour passagers, des remorqueurs et pousseurs, des pousseurs automoteurs pour le transport de marchandises et des barges poussées, il convient de garder à l'esprit les principes suivants :

- i) L'on se propose de définir les caractéristiques des dispositifs de mouillage, en particulier le nombre d'ancres, leur masse, le calibre des maillons de chaînes ainsi que leur nombre, en fonction des dimensions principales du bateau ou du convoi : hauteur L, largeur B, hauteur D, tirant d'eau d et superficie frontale de pénétration dans l'air A, ainsi que de la zone de navigation;
- ii) Pour les pousseurs et les automoteurs-pousseurs destinés au transport des marchandises, il convient de définir les normes minimales de l'équipement des ancres de poupe en fonction de la puissance de l'installation motrice du bateau;
- iii) L'équipement des ancres de proue sur les sections poussées en tête devrait être défini en fonction des conditions dans lesquelles l'ensemble du convoi est amarré au moyen de ces ancres. L'équipement des sections du milieu et arrière doit être défini compte tenu des conditions dans lesquelles ces sections sont ancrées séparément;
- iv) Il convient de mettre au point une grille unique des types de bateaux, qui tiendra compte des mises au rebut et des acquisitions. Nous proposons les fourchettes suivantes pour les principales spécifications des différents types de bateaux :
 - Bateaux pour passagers de 25 à 120 mètres de long;
 - Remorqueurs et pousseurs d'une puissance de 500 à 5 000 kilowatts et d'une capacité de 5 000 à 20 000 tonnes pour les convois poussés;
 - Les barges et les sections d'une capacité de 500 à 3 500 tonnes et d'une longueur de 70 à 90 mètres;
 - Des automoteurs-pousseurs pour le transport des marchandises d'une puissance de 600 à 2 000 kilowatts et d'une capacité de 1 000 à 12 000 tonnes pour les convois poussés.
- v) Pour chaque vaisseau le dispositif de mouillage doit être calculé conformément aux règlements nationaux, sous réserve d'une correction ultérieure de la formule selon une méthode unique convenue. Il faut aussi adopter pour l'encrage des conditions unifiées convenues pour tous les types de bateaux et pour chaque zone de navigation;
- vi) La méthode proposée devrait s'appliquer à tous les bateaux nouvellement conçus et aux bateaux en construction;
- vii) L'application de ces dispositions aux bateaux de navigation intérieure déjà en service devrait être ajournée pendant une période convenue, allant par exemple de cinq à sept ans;

- viii) Les bateaux de navigation intérieure nécessitant une transformation importante de leurs sections avant et arrière pour pouvoir respecter ces exigences doivent rester en service jusqu'à l'achèvement de leur durée de vie utile.
