



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2001/8
26 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 slovaque

Note : Au cours de sa dix-neuvième session le Groupe de travail a pris note des observations du Gouvernement ukrainien concernant la récente résolution No 36 relative aux ancres des bateaux de transport automoteurs (TRANS/SC.3/WP.3/1999/3/Add.2) et a prié la délégation de l'Ukraine de soumettre des calculs détaillés confirmant les conclusions auxquelles elle est parvenue dans le document susmentionné. Il a également été proposé à d'autres gouvernements de faire savoir s'ils prévoient l'apparition de problèmes quelconques avec l'application des prescriptions de ladite résolution aux bateaux déjà en service (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 14).

Les points de vue de la délégation slovaque concernant cette question sont exprimés ci-après.

1. La question soulevée par la délégation de l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/1999/3/Add.2 appelle les observations suivantes.

2. Il faut se rappeler que les ancres et leurs chaînes doivent assurer le stationnement en toute sécurité du bateau quel que soit son lieu d'exploitation. Le régime des vents et de la houle peut influencer sensiblement sur le pouvoir de tenue de l'ancre et des chaînes, ce que font déjà les dimensions de la coque du bateau (L, B, T), indiquées dans la formule au paragraphe 8-2.1.1 de l'annexe de la résolution No 36 (document TRANS/SC.3/104/Add.3), et sa capacité totale de charge, qui sont en rapport avec l'action de l'eau sur les œuvres vives étant donné la vitesse maximale du courant dans un lieu de stationnement donné. La prise en compte de ce dernier facteur dépend dans une large mesure des œuvres mortes c'est-à-dire de la superficie de la partie du bateau au-dessus de la ligne de flottaison, des superstructures et de la superficie des marchandises en pontée (conteneurs, surtout s'ils sont partiellement chargés, matériel de roulage, installations de grandes dimensions, etc.). Ce facteur s'exprime dans la formule par le coefficient empirique "C", c'est-à-dire jusqu'à présent sans prise en compte exacte de la grandeur du tirant d'air total.

3. Pour résoudre le problème ainsi posé, il est recommandé d'utiliser dans les articles 8-2.1.1, 8-2.1.2.1, 8-2.1.3, 8-2.1.8 et 8-2.2.1, où l'on trouve le terme "Administration" parfois accompagné de l'expression "autorité compétente", le libellé "autorité compétente pour la visite des bateaux", qui est employé dans le texte de la résolution No 42 relative aux procédures et règles concernant la visite des bateaux (document TRANS/SC.3/104/Add.4). Les données des tableaux figurant dans l'annexe de la résolution No 36 doivent être considérées comme des recommandations tenant compte de l'expérience acquise et des pratiques actuelles.
