



# Conseil économique et social

Distr. générale  
20 décembre 2013  
Français  
Anglais, français et 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

###### Quarante-quatrième session

Genève, 12–14 février 2014

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

###### Les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61 révisée)

## État d'avancement des amendements à la Résolution n° 61

### Note du secrétariat<sup>1</sup>

#### I. Mandate

1. Il est rappelé que depuis la publication en 2011 de la première édition révisée de la Résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1), le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a adopté deux séries d'amendements à la Résolution, préparées par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3). La première série d'amendements adoptée le 14 octobre 2011 est publiée dans le document ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.1. La seconde série d'amendements adoptée le 12 octobre 2012 est publiée dans le document ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.2.

2. Lors de sa cinquante-septième session, le SC.3 adopté des nouveaux amendements à la Résolution, préparés par la quarante-deuxième et la quarante-troisième sessions du

---

<sup>1</sup> Ce document est soumis conformément aux activités et résultats escomptés de l'Activité 2 : 6 : Transports par voie navigable, par. 1B c) du plan de travail 2012-2016 (ECE/TRANS/2012/12) adopté par le Comité des Transports Intérieurs le 1<sup>er</sup> Mars 2012 (ECE/TRANS/224, par. 94). Par. 1B e) prévoit le mandat pour la mise à jour de la Résolution n° 61 afin d'assurer un niveau élevé de sécurité de la navigation.

SC.3/WP.3, et demandé au secrétariat de les inclure dans la prochaine série d'amendements à la Résolution (ECE/TRANS/SC.3/195, par. 35).

3. Les nouveaux amendements adoptés par le SC.3 sont reproduits ci-dessous. Le Groupe de travail souhaitera peut-être les prendre en compte lors de la préparation des prochains amendements à la Résolution.

## II. Amendements adoptés à la Section 2-7.3 «Données nécessaires à l'identification d'un bateau»

4. *Modifier* la section 2-7.3 *comme suit* :

2-7.3.1 Pour tous les bateaux

1. Le numéro européen unique d'identification
2. Le nom du bateau
3. Le type de bateau, tel qu'il est défini à l'article 1-2
4. La longueur hors tout
5. La largeur hors tout
6. Le tirant d'eau, tel qu'il est défini à l'article 1-2
7. L'origine des données (le certificat de bateau)
8. Le port en lourd pour les bateaux destinés au transport de marchandises
9. Le déplacement pour les bateaux autres que les bateaux destinés au transport de marchandises
10. L'exploitant (le propriétaire ou son représentant), si possible en tenant compte de la protection des données
11. L'autorité délivrant le certificat
12. Le numéro du certificat de bateau
13. La date d'expiration du certificat de bateau
14. Le créateur de l'ensemble de données (pour les bases électroniques de données)

**15. Le numéro MMSI (Identité du service mobile maritime)**

2-7.3.2 Dans la mesure où elles sont disponibles

1. Le numéro national
2. Le type de bateau, conformément aux normes internationales relatives à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (Résolution n° 60)
3. Simple ou double coque, conformément à l'ADN
4. La hauteur, telle qu'elle est définie à l'article 1-2
5. Le tonnage brut (pour navires de mer)
6. Le numéro OMI (pour navires de mer)
7. Le signal d'appel (pour navires de mer)

8. — ~~Le numéro MMSI (Identité du service mobile maritime)~~

8-9. Le code ATIS (Système automatique d'identification des émetteurs)

9-10. Le type, le numéro, l'autorité de délivrance et la date d'expiration d'autres certificats.

### III. Nouvelle section 3-6 «Autres dispositions»

5. Après la section 3-5, *ajouter* une nouvelle section 3-6 *ainsi conçue* :

#### 3-6 AUTRES DISPOSITIONS

3-6.1 L'avant des bateaux doit être construit de telle sorte que les ancres ne dépassent ni complètement ni partiellement du bordé de carène. Une administration de bassin peut accepter d'autres solutions en matière de rangement des ancres levées si un degré équivalent de sécurité a été démontré.

### IV. Section 10-1.4, «Chaînes et câbles»

6. *Modifier* le paragraphe 10-1.4.5 *comme suit*

10-1.4.5 Les bateaux doivent être équipés de trois câbles d'amarrage. Leur longueur minimale en m doit être la suivante :

Premier câble:  $L + 20$ , mais pas plus de 100 ;

Deuxième câble:  $2/3$  du premier câble ;

Troisième câble:  $1/3$  du premier câble.

À bord des bateaux dont  $L$  est inférieur à 20 m, le troisième câble n'est pas exigé.

~~Les câbles doivent être en acier, en fibres naturelles ou synthétiques et avoir une charge de rupture suffisante.~~

**Ces câbles doivent avoir une charge minimale de rupture,  $R_s$ , calculée selon les formules suivantes :**

$$\text{pour } L \cdot B \cdot T \text{ jusqu'à } 1\,000 \text{ m}^3: R_s = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10} [\text{kN}] ;$$

$$\text{pour } L \cdot B \cdot T \text{ supérieur à } 1\,000 \text{ m}^3: R_s = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100} [\text{kN}].$$

**Pour les câbles prescrits, une attestation établie conformément à une norme internationale, telle que la norme ISO 10474(1991), type 3.1, doit se trouver à bord.**

**Ces câbles peuvent être remplacés par des cordages de même longueur et de même charge minimale de rupture. La charge minimale de rupture de ces cordages doit être indiquée dans une attestation.**

En ce qui concerne les bateaux conçus pour naviguer dans les zones 1 et 2, l'Administration peut prescrire l'application de la formule suivante :

$$R_s = 0,15 N + 25 \text{ [kN]}$$

où N représente le numéro d'équipement (voir le paragraphe 10-1.2.2).

#### IV. Section 11-4, «Plat-bord»


7. *Modifier le paragraphe 11-4.2 comme suit*

11-4.2 Jusqu'à une hauteur de 0,90 m au-dessus du plat-bord, la largeur libre de celui-ci peut être réduite jusqu'à ~~0,54~~ **0,50** m à condition que la largeur libre au-dessus, entre le bord extérieur de la coque et le bord intérieur de la cale, comporte au moins 0,65 m. ~~Dans ce cas, la largeur libre du plat bord peut être réduite à 0,50 m si le bord extérieur du plat bord est muni d'un garde corps selon le paragraphe 11-2.4 pour assurer la sécurité contre les chutes. À bord des bateaux d'une longueur égale ou inférieure à 55 m le garde corps n'est pas nécessaire si l'Administration juge les conditions de sécurité satisfaisantes.~~

#### V. Appendice 3, «Signalisation de sécurité à utiliser à bord des bateaux de navigation intérieure»

8. *Ajouter un nouveau croquis, comme suit:*

Croquis 8

<p>Port du gilet de sauvetage</p>		<p><u>Couleur:</u> bleu/blanc</p>
-----------------------------------	--	-----------------------------------