



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-quatrième session**

Genève, 13–15 février 2019

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

**Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure :
Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révisée)****Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin adoptés par la Commission centrale pour la navigation du Rhin au printemps 2018****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis sur la base du module 5 intitulé « Transports par voie navigable », paragraphe 5.1 du programme de travail pour la période 2018–2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1), que le Comité des transports intérieurs a adopté à sa quatre-vingtième session (20–23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).

2. Afin de poursuivre des travaux visant à harmoniser le CEVNI et le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), la Commission centrale pour la navigation du Rhin a transmis au secrétariat plusieurs résolutions amendant le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) adoptées lors de sa session de printemps 2018 :

- Amendement visant à transformer certaines prescriptions temporaires en amendement définitif dans les domaines liés à l'utilisation du gaz naturel liquéfié, au chargement, à la visibilité et au nombre maximal de passagers (protocole 2018-1-9)
- Amendement visant à harmoniser les références à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et à mettre en conformité les trois versions linguistiques (protocole 2018-1-10)

- Amendement à l'article 4.07, chiffres 2 et 4, du RPNR qui vise à compléter les prescriptions relatives à l'installation et à l'utilisation d'un appareil AIS Intérieur (protocole 2018-1-11)
- Amendement visant à exempter de l'obligation d'annonce par voie électronique les bateaux avitailleurs et déshuileurs assurant des fonctions d'approvisionnement (protocole 2018-1-12)
- Conclusions et recommandations dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes (protocole 2018-1-13).

3. Le texte des amendements introduits par les protocoles 9–12, qui entreront en vigueur le 1er décembre 2018, figure à l'annexe I ci-après. Le résumé de l'annexe au protocole 13 « Appareils AIS Intérieur et systèmes de visualisation de cartes électroniques sur le Rhin. Conclusions et recommandations dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement » figure à l'annexe II ci-après. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure souhaitera peut-être examiner ces mises à jour et proposer au Groupe d'Experts du CEVNI d'élaborer une proposition d'amendement du CEVNI sur la base de ce document.

Annexe I*

A. Amendement définitif établissant des prescriptions concernant les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, les exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers (annexe au protocole 9)

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*
 - a) *Les indications relatives au chapitre 2 sont complétées par l'indication à l'article 2.06 suivante :*

« 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »
 - b) *Les indications relatives au chapitre 8 sont complétées par l'indication à l'article 8.11 suivante :*

« 8.11 Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »
 - c) *Après l'indication relative à l'article 15.06 est insérée l'indication suivante relative à l'article 15.07 :*

« 15.07 Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) »
 - d) *Les indications relatives aux articles 15.07 et 15.08 existants deviennent les indications relatives aux articles 15.08 et 15.09.*
2. *A l'article 1.01, les lettres ad), ae) et af) suivantes sont insérées après la lettre ac :*

« ad) « système de GNL » ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;

ae) « zone d'avitaillement » la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;

af) « gaz naturel liquéfié (GNL) » un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C. »
3. *L'article 1.07 est modifié comme suit :*
 - a) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

« 2. La vue dégagée ne doit pas être restreinte par le chargement ou par l'assiette du bâtiment à plus de 350 m vers l'avant.

Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.

* Le texte complet des résolutions adoptées par la session de printemps 2018 de la CCNR (2018-I) est consultable sur www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2018-1f.pdf.

Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie. »

b) *Après le chiffre 2 est inséré un nouveau chiffre 3 comme suit :*

« 3. Par dérogation à la première phrase du chiffre 2, la vue dégagée peut être restreinte jusqu'à 500 m à l'avant de la proue en cas d'utilisation simultanée du radar et d'installations vidéo si :

- a) ces moyens auxiliaires assurent une vue de 350 m à 500 m à l'avant de la proue,
- b) les exigences de l'article 6.32, chiffre 1, sont respectées,
- c) les antennes radar et les caméras sont installées à la proue des bateaux,
- d) ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 de l'ES-TRIN¹ ».

c) *Les chiffres 3 à 5 existants deviennent les chiffres 4 à 6.*

d) *Dans le nouveau chiffre 5, les termes « à l'article 22.01 du Règlement de visite des bateaux du Rhin » sont remplacés par « à l'article 27.01 de l'ES-TRIN ».*

4. *L'article 1.10, chiffre 1, est modifié comme suit :*

a) *La lettre ac) est rédigée comme suit :*

« ac) l'attestation de déchargement conformément à l'article 15.08, chiffre 2, »

b) *Les lettres ad) et ae) sont ajoutées comme suit :*

« ad) pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation prescrit à l'annexe 8, chiffre 1.4.9, de l'ES-TRIN, et le dossier de sécurité prescrit à l'article 30.03, chiffre 1, de l'ES-TRIN,

ae) pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement, prescrites à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »

5. *L'article 2.06 est ajouté au chapitre 2 comme suit :*

« Article 2.06

Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (Annexe 3 : croquis 66)

1. Les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible doivent porter une marque d'identification.

2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ».

¹ *Note du secrétariat :* Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

La dimension du plus grand côté du rectangle doit être d'au moins 60 cm. La hauteur des caractères est d'au moins 20 cm. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnelles à la hauteur.

3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.

4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit. »

6. *L'article 6.28 est modifié comme suit :*

a) *Après le chiffre 9 est ajouté le chiffre 10 suivant :*

« 10. Les bâtiments et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL durant l'éclusage. »

b) *Les chiffres 10 à 12 existants deviennent les chiffres 11 à 13.*

7. *L'article 7.08 est rédigé comme suit :*

« Article 7.08

Garde et surveillance

1. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord

a) des bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06,

b) des bâtiments en stationnement qui portent une signalisation visée à l'article 3.14, et

c) des bateaux à passagers en stationnement lorsque s'y trouvent des passagers.

2. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui

a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'une attestation d'expertise prescrite à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,

b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire de l'attestation d'expertise prescrite à l'article 4.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

3. A bord de bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si

a) du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé comme combustible à bord du bâtiment,

b) les données d'exploitation du système de GNL des bâtiments sont surveillées à distance et

c) les bâtiments sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

4. A bord des bâtiments en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si

- a) ceux-ci stationnent dans un bassin portuaire et
- b) les autorités compétentes ont dispensé les bâtiments de l'obligation visée au chiffre 1 ci-avant.

5. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.

6. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant. »

8. *L'article 8.11 est ajouté au chapitre 8 comme suit :*

« Article 8.11

*Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL)
comme combustible*

1. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer que :

- a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment et
- b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bâtiment à avitailler soient en place entre le bâtiment et le quai.

2. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.

Cette disposition ne s'applique pas :

- a) aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;
- b) aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;
- c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et
- d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.

3. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.

4. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire. »

9. ...

10. *Le chapitre 15 est modifié comme suit :*

a) *L'article 15.06 est rédigé comme suit :*

« Article 15.06

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

1. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que :

- a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles du dispositif de jaugeage,
- b) lors d'un remplissage individuel des réservoirs à combustible, les vannes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des réservoirs à combustible entre elles sont fermées,
- c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
- d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, lettre a), de l'ES-TRIN est utilisée.

2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bâtiment responsables de la procédure d'avitaillement se sont accordées sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :

- a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, de l'ES-TRIN,
- b) une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
- c) la quantité à avitailler par réservoir à combustible et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des réservoirs à combustible,
- d) l'ordre de remplissage des réservoirs à combustible et
- e) la vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.

3. Le conducteur d'un bateau avitailleur n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au chiffre 2. »

b) *Après l'article 15.06 est ajouté l'article 15.07 suivant :*

« Article 15.07

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)

(Annexe 3 : Croquis 62)

1. Les prescriptions de l'article 15.06, chiffre 1, lettres a) et b) et chiffre 2, lettres a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).

2. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.

3. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.

4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.

5. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer :
 - a) que le bâtiment à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bâtiments en cas de danger ;
 - b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) des bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 conforme au Standard défini par la CCNR ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
 - c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.
6. La liste de contrôle visée au chiffre 5, lettre b) doit :
 - a) être remplie en deux exemplaires,
 - b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au chiffre 5, lettre b) ci-dessus et
 - c) être conservée à bord du bâtiment durant 3 mois.
7. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que
 - a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - b) la pression et la température du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) restent dans les conditions normales d'exploitation ;
 - c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) reste entre les niveaux autorisés ;
 - d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.
8. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL),
 - a) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10,00 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;
 - b) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
 - c) de nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.

9. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) sont nécessaires :
- a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement. »
- c) *Les articles 15.07 et 15.08 actuels deviennent les articles 15.08 et 15.09.*



11. *L'annexe 3 est modifiée comme suit :*

- a) *L'indication relative au croquis 62 est rédigée comme suit :*

« Art. 3.33 Interdiction de stationner côte à côte

Art. 15.07, chiffre 8, lettre a) Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL). »

- b) *Le croquis 66 ci-après est ajouté comme suit :*

« SIGNALISATION DE NUIT	Croquis	SIGNALISATION DE JOUR
	66	

Art 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »

12. *A l'annexe 7, section I, sous-section A, l'indication relative au panneau A.9 est rédigée comme suit :*

« A.9 Interdiction de créer des remous (voir articles 6.20, ch. 1, lettre e) et 15.07, ch. 8, lettre b)) »

B. Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin – Références à l'ADN et adaptations linguistiques (annexe au protocole 10)

1. *L'article 3.14, chiffre 7, est rédigé comme suit :*

« 7. Les bâtiments non astreints à porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1.1.1 de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bâtiment astreint à porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus. »

2. *L'article 7.07, chiffre 2, est rédigé comme suit :*
- « 2. L'obligation visée au chiffre 1, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :
- a) aux bâtiments, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ;
 - b) aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1.1.1 de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables à un bâtiment visé à l'article 3.14, chiffre 1. »

C. Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin relatifs à l'introduction formelle de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes (annexe au protocole 11)

1. *L'article 4.07 est modifié comme suit :*
- a) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*
- « 2. L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :
- a) l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence ;
 - b) l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ;
 - c) à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données ;
 - d) les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur qui émet doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi. »
- b) *Le chiffre 2a) est inséré comme suit :*
- « 2a. Le chiffre 2, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :
- a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1 ;
 - b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
 - c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police. »
2. *La lettre m) est ajoutée comme suit à l'article 4.07, chiffre 4 :*
- « m) Indicatif d'appel. »

D. Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin relatif à l'obligation d'annonce (Article 12.01) (annexe au protocole 12)

1. *L'article 12.01, chiffre 1, lettre b) est modifié comme suit :*

« b) bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ; »

2. *L'article 12.01, chiffre 5, lettre b) est modifié comme suit :*

« b) les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN. »

3. *L'article 12.01, chiffre 10 est modifié comme suit :*

« L'autorité compétente peut déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que les bateaux d'excursions journalières. »

Annexe II*

Appareils AIS Intérieur et systèmes de visualisation de cartes électroniques sur le Rhin. Conclusions et recommandations dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement

Résumé

Consécutivement au document établi par la CCNR plus tôt, « Dépouillement de l'enquête en ligne menée dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et en systèmes de visualisation de cartes électroniques », les organes compétents de la CCNR ont élaboré dans le présent document des conclusions et recommandations. Pour une question de lisibilité, les conclusions et recommandations ont été rassemblées en trois chapitres thématiques.

Le chapitre 3, « Sécurité et fiabilité » porte essentiellement sur les expériences des différentes parties prenantes, sur l'utilisation de l'appareil AIS Intérieur et du système de visualisation de cartes électroniques à bord ainsi que sur le comportement des conducteurs.

Le chapitre 4, « Aspects techniques », est principalement consacré à l'installation des équipements à bord et aux explications portant sur leur utilisation, mais aborde également la question des nombreux problèmes techniques et de la durée nécessaire à leur réparation.

Le chapitre 5, « Autres aspects », s'arrête sur la problématique de la confidentialité, de la surveillance, de la mise en œuvre et de l'utilisation des moyens de communication par la CCNR. Le « panneau bleu » y est également abordé.

D'un point de vue général, on peut conclure que l'AIS Intérieur a été accepté et que ses avantages ont été bien compris. Des remarques critiques ont été formulées quant à son utilisation et ses problèmes (techniques).

Il a été souligné, à juste titre, que l'AIS Intérieur ne constitue pas un système de navigation, mais un dispositif auxiliaire destiné à la navigation. Par ailleurs, il faut garder à l'esprit que le système n'est certainement pas fiable à 100 %.

L'analyse des résultats de l'enquête a abouti à environ 60 recommandations au total. La prochaine étape consistera à les formuler sous forme d'un programme de travail établissant des priorités et un calendrier.

Certains résultats de l'enquête devraient être traités à court terme afin de préserver le niveau d'acceptation de l'obligation d'équipement en AIS Intérieur.

Sous la thématique « Sécurité et fiabilité », trois aspects requièrent une attention à court terme.

- Le réglage du statut navigationnel

Il semble que la modification du statut navigationnel ne va pas de soi. Plus de la moitié des conducteurs a indiqué ne jamais le faire. Ils estiment que cela n'est pas nécessaire puisqu'il est possible de voir à l'écran si les autres bâtiments font route ou non. Le conducteur estime

* L'annexe au protocole 2018-1-13 est consultable sur www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2018-I-13f.pdf.

que changer le statut navigationnel peut se révéler fastidieux et détourner l'attention de la navigation proprement dite.

Afin de traiter cet aspect, les recommandations suivantes ont été formulées :

1. *Il est recommandé d'examiner en concertation avec le Groupe d'experts SIF VTT européen si l'utilisation et le réglage du statut navigationnel peuvent être simplifiés et/ou limités.*
2. *Il est recommandé d'examiner à l'avenir s'il est techniquement possible de définir le statut automatiquement.*

- **Savoir si l'appareil AIS Intérieur de son bâtiment émet un signal**

De nombreux conducteurs ont indiqué comme problématique le fait qu'ils ne peuvent pas voir si leur appareil AIS Intérieur émet ou non un signal.

Afin de traiter cet aspect, la recommandation suivante a été formulée :

Il est recommandé d'examiner les moyens permettant d'indiquer au conducteur si le signal AIS Intérieur de leur bâtiment est transmis ou non. Cela pourrait se faire via un signal d'alarme ou une application. En outre pourrait être examinée la possibilité d'utiliser l'infrastructure AIS à terre le long du Rhin pour vérifier si la transmission est correcte.

- **Le comportement du conducteur**

Il s'avère qu'il existe des conducteurs qui se fient trop à leur appareil AIS Intérieur et à leur système de visualisation de cartes électroniques, lesquels constituent quasiment leur principal système de navigation, sans réaliser que certains bâtiments ne seront peut-être pas visibles.

De nombreux conducteurs estiment que les jeunes conducteurs se fient trop aux cartes électroniques et que les connaissances locales sur les voies navigables diminuent.

De nombreux conducteurs ont indiqué qu'ils utilisaient moins la VHF.

Afin de traiter cet aspect, la recommandation suivante a été formulée :

Il est également recommandé que, avec la participation d'EDINNA, les centres de formation et de formation continue concernés soient contactés et invités à insister, dans le cadre des formations et des cours de formation continue, sur le fait que l'AIS Intérieur est seulement un outil d'aide à la navigation destiné à fournir des informations sur d'autres bâtiments, et que soit davantage soulignée l'importance de la radiocommunication. Ces formations et formations continues devraient également souligner l'importance de la connaissance locale des secteurs.

Sous la thématique « Aspects techniques », trois aspects requièrent une attention à court terme.

- **Montage à bord et formation**

Les résultats révèlent que certaines sociétés installatrices ne respectent pas la réglementation de la CCNR en ne remettant pas l'attestation de montage au conducteur. Un nombre encore plus élevé de sociétés installatrices ne laisse pas la notice d'utilisation à bord.

Afin de traiter cet aspect, la recommandation suivante a été formulée :

Il est recommandé que la CCNR propose aux autorités nationales une instruction informant les sociétés installatrices de l'obligation de fournir au conducteur une

attestation de montage et une notice d'utilisation conformément aux règlements de la CCNR. Le non-respect de leurs obligations pourrait entraîner le retrait de leur agrément par l'autorité nationale.

Il n'existe aucune obligation officielle de fournir des explications concernant l'appareil AIS Intérieur, mais cela devrait vraiment aller de soi, comme pour les autres types d'équipements. Il apparaît cependant que dans de nombreux cas, aucune explication n'est fournie sur l'appareil ou le système installé.

Afin de traiter cet aspect, la recommandation suivante a été formulée :

Il est recommandé d'examiner si des explications par les sociétés installatrices devraient être rendues obligatoires, au moins en ce qui concerne l'utilisation et les réglages de l'appareil AIS Intérieur, éventuellement en liaison avec le système de visualisation de cartes électroniques. Cela pourrait alors être mentionné dans l'attestation de montage.

- **Problèmes techniques**

De nombreux conducteurs ont rencontré des problèmes techniques non seulement avec leur appareil AIS Intérieur, mais aussi avec le système de visualisation de cartes électroniques. Ces indications sont préoccupantes.

Dans la moitié des cas environ, les problèmes peuvent être résolus par l'application de mesures simples, comme éteindre et rallumer l'appareil. Près d'un quart des conducteurs indique cependant avoir dû faire appel à une société installatrice pour le dépannage, parfois même à plusieurs reprises.

Afin de traiter cet aspect, la recommandation suivante a été formulée :

Il est recommandé que les experts examinent les causes de ces problèmes. (Installation erronée, erreurs système dans l'appareil, configuration erronée, connexions erronées, logiciel ou matériel obsolète, alimentation électrique instable, etc.).

- **Temps nécessaire à la réparation des appareils et systèmes défectueux**

Le délai maximal fixé pour la réparation des appareils défectueux a suscité de nombreuses réactions. Un grand nombre de conducteurs considère le délai de 48 heures comme extrêmement court et particulièrement difficile à respecter pendant les week-ends, pendant lesquels aucun technicien n'est généralement disponible pour effectuer des réparations.

Les retards considérables engendrés par les réparations peuvent entraîner pour le conducteur un risque de non-respect de ses obligations contractuelles, comme celle de l'heure d'arrivée au terminal. Un groupe non négligeable de conducteurs est disposé à faire réparer son appareil, mais il existe de nombreux facteurs externes qui affectent la situation, comme indiqué ci-avant.

Les autorités en charge de la voie d'eau ainsi que les autorités de contrôle et de police indiquent également que le délai de 48 heures est parfois problématique.

Afin de traiter cet aspect, la recommandation suivante a été formulée :

Il est recommandé de réunir un certain nombre d'experts, de représentants des organisations de la profession et des sociétés installatrices pour rechercher des solutions (techniques, commerciales, réglementaires et organisationnelles).

Sous la thématique « Autres aspects », trois aspects requièrent une attention à court terme.

- Vie privée et protection des données

Lorsque l'AIS Intérieur a été introduit, les autorités gouvernementales ont donné l'assurance que la vie privée serait protégée et garantie. Néanmoins, il y a eu de nombreuses observations indiquant que de l'insatisfaction régnait sur ce point. Cela va de l'utilisation d'informations AIS par les différentes autorités et les parties commerciales à des fins auxquelles elles ne sont pas destinées dans les États membres, jusqu'à des sites web comme Marine Traffic, lorsque ceux-ci enfreignent les dispositions européennes ou nationales relatives à la protection des données. Il convient, à cet égard, de savoir que la CCNR ne peut intervenir elle-même dans ce genre d'affaires, qui sont du ressort des États membres.

Afin de traiter cet aspect, les recommandations suivantes ont été formulées :

1. *Il est recommandé que la CCNR invite ses États membres à s'assurer que les autorités nationales fassent un usage approprié des données AIS Intérieur dans l'exercice de leurs fonctions. Ces données AIS Intérieur doivent être utilisées seulement pour les usages auxquels elles sont destinées, comme assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation et la protection de l'environnement.*

2. *Il est recommandé que la CCNR informe ses États membres du fait que, dans de tels cas, les opérateurs commerciaux violent la vie privée des conducteurs concernés et que des poursuites peuvent être engagées si un conducteur dépose une plainte.*

- Surveillance et mise en œuvre

De nombreux conducteurs estiment que la manière dont les autorités font respecter la réglementation est trop stricte. Ils estiment que des amendes disproportionnées sont infligées pour certaines infractions et que certaines amendes ne sont pas conformes à la réglementation.

Afin de traiter cet aspect, les recommandations suivantes ont été formulées :

1. *Il est recommandé que les autorités soient sensibilisées aux informations qui sont obligatoires et à celles qui ne le sont pas.*

2. *Il est recommandé d'examiner la possibilité d'utiliser le catalogue des amendes de la CCNR.*

- Communication avec les parties prenantes

Nous pouvons conclure que les diverses parties prenantes n'ont pas une bonne connaissance du matériel d'information de la CCNR. Certains points doivent être modifiés et actualisés.

Plusieurs propositions et idées ont d'ores et déjà été formulées pour l'adaptation du matériel d'information.

La recommandation générale à cet égard est la suivante :

Il est recommandé à la CCNR et à ses États membres de diffuser davantage le matériel d'information en question auprès des parties prenantes, en utilisant autant que possible les réseaux sociaux.

- Le panneau bleu connecté à l'appareil AIS Intérieur

Il n'est pas possible d'obtenir une vue d'ensemble bien définie. Un compromis doit être fait entre la fiabilité technique de la connexion du panneau bleu et la possibilité pour un conducteur de réagir plus tôt à une éventuelle rencontre, ce qui pourrait rendre la navigation plus sûre.

Le programme de travail 2018–2019 du Comité du règlement de police de la CCNR prévoit une analyse de suivi de l'étude néerlandaise précédente sur la possibilité de rendre obligatoire le raccordement du panneau bleu à l'appareil AIS intérieur.

Il est recommandé de procéder à une brève étude exploratoire préliminaire de tous les arguments soulevés dans le cadre de l'évaluation et, sur la base des résultats, d'examiner comment traiter la question de la connexion du panneau bleu à l'appareil AIS Intérieur.
