

Distr. restreinte
16 septembre 2015
Français

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-septième session

Genève, 9–11 novembre 2015

Point 8 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, révisée)**

Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs aux poteaux d'ancrage et à l'obligation d'annonce

Transmis par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)¹

Protocole 14 - Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage (article 7.03)

1. De nombreux bateaux sont actuellement équipés de poteaux d'ancrage. Les poteaux d'ancrage se fichent dans le lit du fleuve et permettent ainsi d'immobiliser le bâtiment soumis au courant du fleuve ou au vent. Durant le stationnement, ceux-ci ne sont pas seulement utilisés en complément à l'ancre ou à l'amarrage au moyen des cordes et câbles habituels, mais souvent en guise de remplacement pur et simple. L'utilisation des poteaux d'ancrage est susceptible d'endommager l'infrastructure. A ce jour, l'utilisation de ces poteaux d'ancrage n'est pas réglementée sur le Rhin.
2. L'article 7.03 du RPNR prévoit une interdiction générale d'ancrage. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants ne peuvent ancrer dans les sections de la voie d'eau où l'ancrage est interdit de façon générale et dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7). L'interdiction s'applique alors sur le côté de la voie d'eau où ce panneau est placé. Cette interdiction d'ancrage est appliquée dans des secteurs nécessitant par exemple une protection du lit du fleuve ou d'aqueducs-siphons, ou sur lesquels l'ancrage est interdit pour des raisons nautiques.

¹ Le secrétariat a également reçu de la CCNR le texte du Protocole 7 relatif aux bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Ce dernier est présenté dans le document de travail ECE/TRANS/SC.3/2015/19. Les deux protocoles présentés ici, reçus après la date limite pour l'envoi au service de traduction, sont en Français seulement.

3. Les caractéristiques des ancres et chaînes utilisées pour l'ancrage sont prescrites par l'article 10.01 du RVBR afin de garantir un pouvoir d'ancrage satisfaisant. Il n'existe pas d'exigences techniques. L'installation de poteaux d'ancrage à bord du bâtiment ne dispense pas du respect de l'article 10.01 du RVBR, c'est-à-dire que les poteaux d'ancrage sont installés en supplément des ancres.
4. Lorsque l'interdiction d'ancrage est motivée par la nécessité de protéger le lit du fleuve ou des aqueducs-siphons, cette interdiction d'ancrage doit s'appliquer également lorsqu'un bâtiment veut stationner en utilisant des poteaux d'ancrage au lieu de l'ancre. En effet, l'interdiction d'ancrage ne doit pas pouvoir être contournée par l'utilisation de poteaux d'ancrage puisqu'un traitement différent n'est pas justifié. Lorsque l'interdiction d'ancrage n'est pas motivée par la nécessité de protéger le lit du fleuve, l'utilisation de poteaux d'ancrage peut le cas échéant être autorisée alors même que l'ancrage est interdit.
5. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Cet amendement vise à réglementer l'utilisation des poteaux d'ancrage. Il prévoit une interdiction générale d'utilisation des poteaux d'ancrage sur les secteurs et sections où l'ancrage est interdit. A titre dérogatoire, lorsque l'ancrage est interdit, sur certaines sections signalées par un panneau approprié, l'utilisation des poteaux d'ancrage peut être autorisée.

En effet, l'article 7.03 du RPNR règlemente l'ancrage mais pas l'utilisation des poteaux d'ancrage. Dans certains cas de figure, l'ancrage est interdit pour protéger le lit du fleuve, or cette interdiction d'ancrer est contournée par l'utilisation de poteaux d'ancrage. Il n'y a pas lieu d'avoir un traitement différencié dans ce cas de figure.

Réciproquement, lorsque l'interdiction d'ancrage n'est pas motivée par la protection du lit du fleuve, l'ancrage ou l'utilisation des poteaux d'ancrage peuvent être autorisés de façon indépendante l'un de l'autre.

Alternatives éventuelles aux amendements proposés

Une alternative est de conserver la rédaction actuelle de l'article 7.03 du RPNR. L'utilisation des poteaux d'ancrage n'est alors pas règlementée. Sur certains secteurs ou sur certaines sections, l'ancrage est interdit pour protéger le fond du lit. En conservant la rédaction actuelle de l'article 7.03 du RPNR, l'utilisation des poteaux d'ancrage serait possible et pourrait endommager le fond du lit du fleuve.

Une autre solution serait d'interdire l'utilisation des poteaux d'ancrage dans toutes les situations. En effet, la navigation intérieure n'a pas besoin de ce type d'équipement. Toutefois, il est souvent plus rapide d'utiliser des poteaux d'ancrage que de jeter l'ancre.

Conséquences des amendements proposés

Le chiffre 1 du nouvel article 7.03 étend les prescriptions applicables à l'ancrage aux poteaux d'ancrage : le chiffre 1 de la rédaction actuelle de l'article 7.03 du RPNR prescrit une interdiction générale d'ancrage dans les sections de la voie d'eau sur lesquels s'applique une interdiction générale d'ancrage et dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7), l'interdiction s'appliquant sur le côté de la voie d'eau où est placé le panneau. L'amendement proposé rend ces interdictions générales également applicables à l'utilisation de poteaux d'ancrage. Cela permet d'éviter que

l'interdiction d'ancrage soit contournée par l'utilisation de poteaux d'ancrage, car un traitement différent n'est pas justifié, lorsque l'interdiction d'ancrage vise à empêcher l'endommagement du lit du fleuve ou un aqueduc-siphon.

Le nouveau chiffre 2 ouvre la possibilité, pour l'ancrage, d'une dérogation à la règle générale énoncée au chiffre 1 : dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits de façon générale, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6 et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé. Ainsi, le chiffre 2 permet d'autoriser l'ancrage sur certains secteurs alors que l'utilisation des poteaux d'ancrage reste interdite. Il peut s'agir de secteurs nécessitant une protection particulière du lit du fleuve ou d'aqueducs-siphons, ou sur lesquels l'utilisation de poteaux d'ancrage est interdite pour des raisons nautiques.

Le nouveau chiffre 3 ouvre la possibilité, pour l'utilisation de poteaux d'ancrage, d'une dérogation à la règle générale énoncée au chiffre 1 : dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits de façon générale, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent utiliser de poteaux d'ancrage que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6.1 et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé. Ainsi, le chiffre 3 permet d'autoriser l'utilisation des poteaux d'ancrage sur certains secteurs alors que l'ancrage reste interdit. Il peut s'agir de secteurs sur lesquels l'utilisation de poteaux d'ancrage est autorisée pour des raisons nautiques.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Toutefois, le texte actuellement en vigueur ne réglemente pas l'utilisation des poteaux d'ancrage. Sur certains secteurs, l'utilisation des poteaux d'ancrage est susceptible d'endommager le fond du lit, ce qui n'est pas souhaitable.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse d'améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane tout en garantissant le bon état de l'infrastructure,

adopte l'amendement à l'article 7.03 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2016.

Annexe

Annexe au protocole 14

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

L'indication relative à l'article 7.03 est rédigée comme suit :

« 7.03 Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage »

2. *L'article 7.03 est rédigé comme suit :*

« Article 7.03

Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer ou utiliser de poteaux d'ancrage :
 - a) dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale ;
 - b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.
2. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.
3. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent utiliser de poteaux d'ancrage que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé. »

3. *A l'annexe 7, section I, sous-section E, le panneau E.6.1 est inséré après le panneau E.6 :*

« **E.6.1** Autorisation d'utiliser des poteaux d'ancrage du côté de la voie où le panneau est placé.
(voir article 7.03, chiffre 3)



Protocole 16 - Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire

Article 4.07 – AIS Intérieur et ECDIS Intérieur, article 12.01- Obligation d'annonce et annexe 12 - Liste des catégories de bâtiments et de convois

1. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments une obligation d'annonce : le conducteur de bateau ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes une série d'informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet par exemple aux autorités de disposer des principales informations nécessaires pour améliorer la gestion des avaries. L'article 12.01 indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.
2. L'article 12.01 a fait l'objet de plusieurs modifications au cours des dernières années, et en dernier lieu dans le cadre de l'introduction de l'annonce par voie électronique. Les dernières modifications ont été apportées par le biais de prescriptions de caractère temporaire, afin de permettre l'acquisition d'enseignements suffisants avant l'adoption d'une prescription définitive. Cette prescription de caractère temporaire est valable jusqu'au 30 novembre 2015.
3. L'article 12.01 prévoit, depuis le 1er janvier 2010, pour les bâtiments et convois ayant plus de 20 conteneurs à bord ou pour les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord dont le transport est soumis à l'ADN, une obligation d'annonce électronique, conformément au standard des annonces électroniques. Cette mesure a permis de réduire le travail administratif des conducteurs des bâtiments et du personnel dans les centrales de secteur, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé pour la navigation rhénane.
4. Compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et compte tenu du fait que le système est à présent parfaitement opérationnel, la proposition actuelle vise à étendre l'utilisation de la voie électronique à tous les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord.
5. La rédaction de l'article 12.01 a également été clarifiée. Les champs de données à annoncer ont été mis en cohérence avec les champs de données prévus par le standard des annonces électroniques adopté par la CCNR. L'amendement prévoit des données supplémentaires à transmettre dans le cadre de l'obligation d'annonce pour améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane.
6. L'obligation d'annonce a également été étendue aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, compte tenu des développements récents de cette technologie.
7. Parmi les données à annoncer conformément à la rédaction actuelle de l'article 12.01, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique notamment la catégorie de bateau et le type de convoi, mais il n'existe aucune liste où ces différentes catégories de bateaux et types de convois sont définis. De même, dans certains cas de figure, le conducteur doit annoncer le type de bâtiment par voie électronique. Pour clarifier ces notions, cet amendement propose d'introduire une annexe 12 qui liste ces catégories de bâtiments et de convois. Toutefois, les expressions « Schiffsgattung », « catégorie de bateau » et « soort schip » ne sont plus utilisées.

8. La rédaction actuelle des chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 indiquent les données qui doivent être transmises par l'appareil AIS et qui doivent être actualisées en permanence. Parmi ces données figure le type de bateau ou de convoi. Ce type est le même que celui utilisé dans le cadre d'une annonce réalisée par voie électronique. La liste de ces types définie dans le standard des annonces électroniques a été reprise dans le standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure. C'est pourquoi cet amendement propose également de modifier les chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 pour insérer une référence au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure.
9. L'article 12.01 est en vigueur jusqu'au 30 novembre 2015. L'amendement proposé modifie cet article. Il doit donc entrer en vigueur au 1^{er} décembre 2015. Compte tenu du délai de 6 mois entre l'adoption et l'entrée en vigueur, cet amendement aura la forme d'une prescription de caractère temporaire. Lorsque la CCNR souhaitera transformer ultérieurement cet amendement en prescription de caractère définitif, il pourra également être tenu compte du retour d'expérience lié à l'introduction de l'utilisation de l'appareil AIS Intérieur entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2014.
10. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Cet amendement vise à étendre l'obligation d'annonce électronique à l'ensemble des bâtiments ou convois transportant des conteneurs.

Il vise également à améliorer la lisibilité de l'article 12.01 en clarifiant sa rédaction. À ce titre, le contenu des champs de données à annoncer a été revu et complété et une annexe 12 listant les catégories de bâtiments et de convois est introduite. Cette réécriture de l'article 12.01 permet d'être en cohérence avec le standard des annonces électronique adopté par la CCNR. En effet, certains champs de données du standard doivent être obligatoirement remplis : le conducteur doit obligatoirement communiquer une information alors que la rédaction actuelle de l'article 12.01 ne l'exige pas. Grâce à cet amendement, les données devant être communiquées au titre de l'obligation d'annonce ou au vu du Standard des annonces électroniques sont identiques. . Cela permet également de rendre obligatoire l'annonce de certaines informations utiles pour la sécurité, comme par exemple le numéro de conteneur de matières dangereuses.

L'amendement introduit également une obligation d'annonce pour les bâtiments utilisant du GNL comme combustible.

Enfin, les chiffres 4 et 5 de la version actuelle de l'article 4.07 indiquent que l'appareil AIS doit transmettre le type de bâtiment ou de convoi. À ce titre, un renvoi au *Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure* a été créé pour préciser de quel type il s'agit. Cette liste des types définie dans le standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure est la même que celle figurant dans le standard des annonces électroniques.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

L'autre solution est de conserver la rédaction actuelle de l'article 12.01.

Les bâtiments ou convois transportant moins de 20 conteneurs pourraient, s'ils le souhaitent, déjà émettre leur annonce par voie électronique.

Pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, une autre possibilité serait de communiquer cette information à l'aide de l'appareil AIS, par exemple en accolant

l'acronyme GNL au nom du bâtiment. Cette solution n'est pas souhaitable. En effet, ceci conduirait à rendre cette information lisible pour de nombreuses personnes. Or lors de l'audition de la profession sur le projet de prescriptions applicables aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, la profession a indiqué qu'elle préférerait une annonce électronique qui soit adressée directement aux autorités. Contrairement aux informations transmises dans le cadre des annonces électroniques, les informations transmises par les appareils AIS sont accessibles à tous.

Conséquences de ces amendements

Le chiffre 1 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise les bâtiments et convois soumis à l'obligation d'annonce. Il reprend la liste actuelle et y rajoute les bâtiments ou convois ayant un système GNL à bord. En effet, pour des raisons de sécurité, les autorités souhaitent pouvoir tracer ces bâtiments, en particulier pour l'intervention appropriée des services de secours en cas d'avarie.

Le chiffre 2 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise la liste des données qui doivent être annoncées. Elles sont à présent cohérentes avec les champs de données du standard des annonces électroniques. Tous les champs de données qui sont définis comme obligatoires d'après le standard ont été rajoutés dans cette liste. Pour les convois, il est prévu de demander l'ensemble des données pour chaque bâtiment du convoi (nom, catégorie de bâtiment, longueur, largeur). En pratique, cela permet de tracer quelle cargaison se trouve dans quelle partie du convoi. Ces indications sont d'ores et déjà communiquées par les conducteurs depuis le milieu des années 90. Pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, le conducteur doit indiquer la présence à bord d'un système de GNL, qu'il soit en fonctionnement ou non.

Par ailleurs, l'annonce d'autres données utiles pour la sécurité a été rajoutée. Il s'agit notamment du numéro des conteneurs de matières dangereuses ou de l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement. Ces informations aideront particulièrement la gestion des avaries d'un bateau porte-conteneurs, et la communication de ces informations ne représentera pas, d'après les experts, un surcoût important. De même, pour les conteneurs, en plus du nombre de conteneurs à bord déjà annoncé actuellement, le conducteur du bateau devra indiquer pour chaque conteneur leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé). Ces informations permettront d'améliorer la gestion d'une avarie en cas de conteneur tombé par-dessus bord par exemple. Enfin, la liste des données a également été réorganisée : la liste commence par les données liées au bâtiment et se termine par les données liées à la cargaison.

Le chiffre 3 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 2 de la rédaction actuelle en actualisant simplement les références.

Le chiffre 4 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise les modalités dans le cas d'une annonce par voie électronique. Il renvoie notamment au *Standard des annonces électroniques* qui définit la liste des types de bâtiments ou de convois. Le conducteur doit utiliser ce type dans le cas d'une annonce électronique. Cette liste des types de bâtiments ou de convois repose sur la recommandation n°28 (Codes des types de moyens de transport) adoptée par les Nations Unies (TRADE/CEFACT).

Le chiffre 5 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise que les bâtiments et convois transportant des conteneurs sont soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique. Il s'agit d'une extension de cette obligation par rapport à la situation actuelle qui ne concernait que les bâtiments et convois ayant plus de 20 conteneurs à bord et que les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord dont le transport est soumis à l'ADN. Ces bâtiments devront s'équiper d'un logiciel pour faire une annonce électronique. Le logiciel BICS peut être téléchargé gratuitement mais les bâtiments devront disposer d'un ordinateur. D'après les informations dont dispose le Secrétariat, il n'existe pas de bâtiments transportant de façon régulière moins de 20 conteneurs à

bord. En revanche, dans le cas de chargement mixtes, un bâtiment peut occasionnellement transporter quelques conteneurs.

Le chiffre 6 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 4 de la rédaction actuelle en actualisant simplement les références.

Le chiffre 7 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 5 de la rédaction actuelle en actualisant les références et en précisant les modalités selon lesquelles les modifications de données en cours de voyage doivent être communiquées par le conducteur aux autorités compétentes. Plusieurs moyens (radio, voie écrite, voie électronique) sont permis.

Le chiffre 8 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 6 de la rédaction actuelle en actualisant simplement les références.

Le chiffre 9 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 7 de la rédaction actuelle.

Une annexe n°12 a également été créée. Elle définit les différentes catégories des bâtiments et convois. Cette liste s'appuie sur les catégories de bâtiments et convois définis à l'article 1.01 du Règlement de visite pour les bateaux du Rhin et correspond à la catégorie de bâtiments portée sur le certificat de visite. Le conducteur doit annoncer cette catégorie dans le cas d'une annonce faite par radiotéléphonie. Une clarification est apportée par rapport à la situation actuelle, où aucune liste de catégorie de bâtiments ou de convois n'était définie pour une annonce par radiotéléphonie.

Enfin, l'information relative au type de bâtiment ou de convoi émise par l'appareil AIS Intérieur conformément à l'article 4.07 (chiffres 4 et 5) repose sur la même liste que celle utilisée dans le cadre de l'annonce par voie électronique. Cette liste a été reprise dans le *Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure*. L'amendement propose de modifier les chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 pour faire un renvoi à ce standard.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Dans ce cas, les bâtiments ou convois transportant moins de 20 conteneurs ne seraient pas soumis à l'obligation d'annonce électronique alors que cela représenterait une réduction des charges administratives. De même, des contradictions subsisteraient entre les données que le conducteur doit communiquer au titre de l'obligation d'annonce et les champs de données obligatoires d'après le Standard des annonces électroniques. Par ailleurs, les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible ne seraient pas obligés de s'annoncer. Or, compte du développement récent de cette technologie et des risques spécifiques qu'ils présentent en cas d'avarie, il est bon que ces bâtiments puissent être identifiés par les autorités. En outre, certaines informations utiles pour la sécurité ne seraient pas transmises.

Résolution

La Commission Centrale,

vu la stratégie SIF de la CCNR adoptée par la résolution 2012-I-10 et la place réservée à l'utilisation des annonces par voie électronique,

dans le but de contribuer davantage à l'amélioration de la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

considérant

- que le recours aux annonces par voie électronique contribue à la réduction des charges administratives,

considérant par ailleurs

- que l'obligation d'une annonce électronique pourrait être étendue à d'autres catégories de bateaux
- qu'une telle obligation pourrait être envisagée à moyen terme notamment pour des bateaux-citernes transportant des matières dangereuses,

rappelant la coopération renforcée avec la Commission de la Moselle, notamment en matière de prescriptions de police

sur proposition de son Comité du règlement de police,

adopte l'amendement aux articles 4.07 et 12.01 et l'annexe 12 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe sera en vigueur du 1^{er} décembre 2015 au 30 novembre 2018.

Annexe

Annexe au protocole 16

1. *Au sommaire est ajoutée l'indication suivante :*

« Annexe 12 : Liste des catégories de bâtiments et de convois »

2. *L'article 4.07, chiffre 4 c) est rédigé comme suit :*

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ; »

3. *L'article 4.07, chiffre 5 c) est rédigé comme suit :*

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ; »

4. *L'article 12.01 est rédigé comme suit :*

« Article 12.01

Obligation d'annonce

1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 8 ci-dessous, s'annoncer par radiotéléphonie sur la voie indiquée :
 - a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
 - b) bateaux-citernes ;
 - c) bâtiments transportant des conteneurs ;
 - d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
 - e) bateaux à cabines ;
 - f) navires de mer ;
 - g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
 - h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.

2. Dans le cadre de l'annonce doivent être indiqués :
 - a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - b) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel de bateau, numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon l'annexe 12 ;
 - d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
 - f) la présence à bord d'un système de GNL ;
 - g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
 - aa) le numéro ONU ou le numéro de la marchandise dangereuse,
 - bb) la désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, complétée le cas échéant par la désignation technique,
 - cc) la classe, le code de classification et le cas échéant le groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
 - dd) la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
 - ee) feux bleus / cônes bleus ;
 - h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : la nature et la quantité de cette cargaison ;
 - i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi que l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement ;
 - j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;
 - k) nombre de personnes à bord ;
 - l) position, sens de navigation ;
 - m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
 - n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
 - o) port de chargement ;
 - p) port de déchargement.

3. Les données indiquées au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique.
Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et quand il le quitte à nouveau.

4. Dans la mesure où le conducteur ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique,

- a) l'annonce doit s'effectuer conformément au Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, Edition avril 2013,
 - b) par dérogation au chiffre 2, lettre c, il faut indiquer le type du bâtiment ou du convoi selon le standard mentionné à la lettre a) du présent chiffre.
5. Pour les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord, l'annonce visée au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres l et m, doit être transmise par voie électronique.
 6. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur un des secteurs visé au chiffre 8 ci-dessous durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
 7. Lorsque les données visées au chiffre 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. La modification des données doit être communiquée via le canal indiqué, par écrit ou par voie électronique.
 8. Sur les secteurs suivants :
 - a) Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Lauterbourg (p.k. 352,00),
 - b) Lauterbourg (p.k. 352,00) à Gorinchem (p.k. 952,50),
 - c) Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20),
 signalés par le panneau B.11 et par le panneau supplémentaire "obligation d'annonce", l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus est applicable sous les conditions suivantes :
 - sur le secteur visé à la lettre a) les convois n'ayant pas à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ne sont pas soumis à l'obligation de s'annoncer,
 - sur le secteur visé à la lettre b), parmi les convois n'ayant pas à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN, seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 140 m et la largeur supérieure à 15 m, et sur le secteur visé à la lettre c) seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 110 m ou dont la largeur est supérieure à 12 m,
 - sur les secteurs visés aux lettres b) et c), les données visées au chiffre 2, lettres a), b) et c) ci-dessus doivent être communiquées également lors du passage des autres postes de trafic, centrales et écluses, ainsi qu'au passage de points d'annonce signalés par des panneaux B.11.
 9. L'autorité compétente peut :
 - a) déterminer d'autres obligations d'annonce pour les bateaux avitailleurs,
 - b) déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux d'excursions journalières. »
5. *Après l'annexe 11 est ajoutée l'annexe 12 suivante :*

« **Annexe 12**

LISTE DES CATEGORIES DE BATIMENTS ET DE CONVOIS

Désignation :

- automoteur-citerne
- automoteur ordinaire
- péniche de canal
- remorqueur
- pousseur
- chaland-citerne

- chaland ordinaire
 - barge-citerne
 - barge ordinaire
 - barge de navire
 - bateau d'excursions journalières
 - bateau à cabines
 - bateau rapide
 - engin flottant
 - bâtiment de chantier
 - bateau de plaisance
 - convoi poussé
 - formation à couple
 - convoi remorqué
 - bâtiment (type inconnu) »
-