



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

Soixante-cinquième session

Genève, 19-21 juin 2024

Points 4 a) et 7 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, révision 6)

Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et transports par voie navigable intelligents

Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de police pour la navigation de la Moselle et recommandations concernant des projets pilotes qui dérogent au Règlement de police pour la navigation du Rhin

Note du secrétariat

Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2024, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5).

2. Le secrétariat présente dans ce document les décisions transmises par les commissions fluviales :

a) Les mises à jour du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), adoptées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) lors de sa session d'automne 2023 (annexe I);

b) Les mises à jour du Règlement de police pour la navigation de la Moselle, adoptées par la Commission de la Moselle lors de sa session plénière le 30 novembre 2023 à Mertert (Luxembourg) (annexe II).

3. L'annexe III du ce document contient les recommandations adoptées par la CCNR visant à soutenir le développement de la navigation automatisée et de la conduite à distance concernant un projet pilote qui déroge notamment au RPNR.
4. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure souhaitera peut-être examiner les décisions des commissions fluviales et les prendre en compte dans les travaux futurs.

Annexe I

Résolutions adoptées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin lors de sa session d'automne 2023*

A. Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin modifiant l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), concernant la position des feux de côtés des convois poussés faisant route (Résolution 2023-II-11)

L'article 3.10, chiffre 1, lettre b), est rédigé comme suit¹ :

- « b) des feux de côtés
placés autant que possible vers l'arrière sur la partie la plus large du convoi poussé, à 1 m au plus des bords du convoi poussé et à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau ; »

B. Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin relatif à la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (article 3.32, chiffre 3) (Résolution 2023-II-12)

L'article 3.32 du RPNR indique les prescriptions portant sur la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés. Son chiffre 3 dispose que les symboles qui étaient prescrits par la version du RPNR en vigueur au 30 novembre 2011 ont pu être utilisés jusqu'au 30 novembre 2015. Ces indications sont devenues à présent obsolètes. En conséquence de quoi, la présente résolution vise à adapter cet article.

L'article 3.32, chiffre 3, est supprimé².

C. Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin visant à modifier l'annexe 13, chiffre 6.4 (justificatif d'approvisionnement en gazole et reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination) (Résolution 2023-II-13)

L'annexe 13 est rédigée comme suit :

« Annexe 13

LISTE DES CERTIFICATS ET AUTRES DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À BORD CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 1.10 DU RPNR

La colonne « Base juridique » figurant dans le tableau ci-après fait référence aux règlements, conventions et arrangement administratif suivants :

- Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN),
- Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR),
- Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN),

* Le texte complet des résolutions adoptées par la session d'automne 2023 de la CCNR (2023-II) est disponible sur le site Web www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2023-IIfr.pdf.

¹ L'amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2024.

² L'amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2024.

- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN),
- Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI),
- Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève, le 15 février 1966 (Convention du 15 février 1966),
- Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

L'avant-dernière colonne, figurant dans le tableau ci-après, indique si la présentation des certificats et autres documents de bord au moyen d'un format électronique est autorisée ou non.

La dernière colonne « Format électronique » figurant dans le tableau ci-après, précise le format électronique en vertu duquel les certificats et autres documents peuvent être présentés sous forme électronique. Le format électronique PDF figurant dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008. Le format électronique PDF/A dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 19005-1 : 2005.

<i>Catégorie</i>	<i>Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR</i>	<i>Base juridique</i>	<i>Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique</i>	<i>Format électronique approprié</i>
1.	Bâtiments			
1.1	Le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent	RVBR, article 1.04	Non acceptés	
1.2	L'attestation d'appartenance à la navigation rhénane	Résolution CCNR 2015-II-10	Acceptée	Format PDF
1.3	Le certificat de jaugeage du bâtiment	Convention du 15 février 1966	Non accepté	
2.	Équipage			
2.1.1a	Le certificat de qualification de conducteur sur lequel figurent, le cas échéant, les autorisations spécifiques nécessaires, valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin à l'exception de la patente de sport, la patente de l'Administration ou de la patente du Rhin provisoire	RPN, article 3.02	Accepté	Format PDF/A
2.1.1b	La patente de sport, la patente de l'Administration ou la patente du Rhin provisoire	RPN, article 3.02 (article 12.08 pour la Patente du Rhin provisoire)	Non acceptée	
2.1.2	Pour les autres membres d'équipage, un livret de service dûment rempli en cours de validité, sur lequel figurent c le cas échéant les certificats de qualification correspondants	RPN, article 3.02	Non acceptés	
2.2	Le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe 8 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage ; à bord des bateaux possédant un certificat communautaire ou un certificat de l'Union reconnu sur le Rhin conformément à l'annexe O du RVBR, un livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État tiers et reconnu par la CCNR peut se trouver à bord en remplacement du livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique	RPN, article 18.04	Non acceptés	

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
2.3	L'attestation relative à la délivrance des livres de bord	RPN, article 18.04	Acceptée	Format PDF
2.4	Une autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	RPN, article 13.02	Acceptée	Format PDF/A
2.5	Un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau	Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, Annexe 5	Non accepté	
2.6	Les certificats de qualification du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	RPN, article 16.01 et suivants	Acceptés uniquement pour l'expert en navigation à passagers	Format PDF/A
2.7	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	RPN, article 15.02	Acceptées	Format PDF/A
3. Secteurs de navigation				
3.1	L'attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service	ES-TRIN, article 23.01	Acceptée	Format PDF
3.2	Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve délivrée par une société de classification reconnue relative à la flottabilité, à l'assiette et à la stabilité des parties du bâtiment après séparation dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée	ES-TRIN, article 28.04, chiffre 2, lettre c)	Acceptée	Format PDF
4. Appareil de navigation et d'information				
4.1	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF

<i>Catégorie</i>	<i>Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR</i>	<i>Base juridique</i>	<i>Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique</i>	<i>Format électronique approprié</i>
4.2	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'indicateur de vitesse de giration	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF
4.3	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement d'appareils AIS ³ Intérieur	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 3 ES-TRIN, annexe 5, section IV, article 2, chiffre 9	Acceptée	Format PDF
4.4	L'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe	ES-TRIN, annexe 5, section V, articles 1 et 2, chiffre 6	Acceptée	Format PDF
4.5	Le ou les « certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences » ou la « licence de station de navire »		Acceptés	Format PDF
5. Équipements				
5.1	L'attestation de contrôle des installations de gouverne motorisées	ES-TRIN, article 6.09, chiffre 5	Acceptée	Format PDF
5.2	L'attestation de contrôle de la timonerie réglable en hauteur	ES-TRIN, article 7.12, chiffre 12	Acceptée	Format PDF
5.3	Les attestations de contrôle des chaudières et aux autres réservoirs sous pression	ES-TRIN, article 8.01, chiffre 2	Acceptées	Format PDF
5.4	La copie du certificat d'agrément de type, les instructions du constructeur et la copie du recueil des paramètres des moteurs	ES-TRIN, article 9.01, chiffre 3	Acceptée	Format PDF
5.5	Les documents relatifs aux installations électriques	ES-TRIN, article 10.01, chiffre 2	Acceptés	Format PDF
5.6	L'attestation relative aux câbles	ES-TRIN, article 13.02, chiffre 3, lettre a)	Acceptée	Format PDF
5.7	Le marquage de contrôle des extincteurs portatifs	ES-TRIN, article 13.03, chiffre 5	Accepté	Format PDF
5.8	Les attestations de contrôle des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure	ES-TRIN, article 13.04, chiffre 8 ES-TRIN, article 13.05, chiffre 9	Acceptées	Format PDF

³ Note du secrétariat : Système d'identification automatique.

<i>Catégorie</i>	<i>Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR</i>	<i>Base juridique</i>	<i>Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique</i>	<i>Format électronique approprié</i>
5.9	Les attestations de contrôle et les instructions d'utilisation des grues	ES-TRIN, article 14.12, chiffres 6, 7 et 9	Acceptées	Format PDF
5.10	L'attestation de contrôle des installations à gaz liquéfiés	ES-TRIN, article 17.13	Acceptée	Format PDF
5.11	Le certificat d'agrément de type et l'attestation de maintenance de la station d'épuration de bord	ES-TRIN, article 18.01, chiffres 5 et 9	Acceptée	Format PDF
5.12	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité	ES-TRIN, article 30.03, chiffre 1 et annexe 8, chiffre 1.4.9	Accepté	Format PDF
5.13	Pour les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et aménagés pour leur séjour à bord pendant la nuit, le dossier de sécurité	RPNR, article 8.10	Acceptée	Format PDF
6. Cargaison et déchets				
6.1	Les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3		
6.1.1	Le document de transport	ADN, 8.1.2.1 b)	Accepté	Exclusivement dans un format conforme aux exigences de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN, en liaison avec les lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN
6.1.2	L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et règlement annexé (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d)	Accepté	Version texte au format électronique lisible à tout moment
6.1.3	Autres documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, a), c) et e) à h) et k) ADN, 8.1.2.2, a), c) à h) ADN, 8.1.2.3, a), c) à x)	Non acceptés	

<i>Catégorie</i>	<i>Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR</i>	<i>Base juridique</i>	<i>Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique</i>	<i>Format électronique approprié</i>
6.2	En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment	ES-TRIN, article 27.01, chiffre 2 (Description des documents et visa de la Commission de visite) ES-TRIN, article 28.03, chiffre 3 (Résultat du calcul pour les bateaux porte-conteneurs) RPNR, article 1.07, chiffre 5 (Résultat du contrôle de stabilité et plan de chargement)	Acceptés	Format PDF
6.3	Le carnet de contrôle des huiles usagées, dûment rempli	RPNR, article 15.05 et annexe 10 CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, articles 1.01, 2.03 et appendice I	Non accepté	
6.4	Le justificatif d'approvisionnement en gazole y compris les reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord	CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, article 3.04, chiffre 1 et 2	Acceptés	Format PDF
6.5	L'attestation de déchargement	RPNR, article 15.08, chiffre 2 CDNI, annexe 2 et Partie B, modèle de l'appendice IV	Acceptée	Un format électronique lisible avec une signature infalsifiable conformément au règlement (UE) n° 910/2014 ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse

Annexe II

Décisions de la session plénière de la Commission de la Moselle le 30 novembre 2023 à Mertert (Luxembourg) (CM-II-23)

A. Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin modifiant l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), concernant la position des feux de côtés des convois poussés faisant route (Résolution 2023-II-11)

Point 5 à l'ordre du jour

Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal et son Groupe de Travail « Systèmes d'annonces et d'informations modernes »

Point 5.4. Décision : Amendement au Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM)

Concerne l'article 1.01, lettre aj) du RPNM

Décision de la Commission de la Moselle CM-II-23-5.4.

La Commission de la Moselle décide, d'amender le Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM).

L'amendement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2024.

L'article 1.01, lettre aj) est rédigé comme suit :

« aj) « ES-TRIN » standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2023/1. Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme l'un des États riverains de la Moselle ; ».

Annexe III

Recommandations concernant un projet pilote qui déroge au Règlement de police pour la navigation du Rhin*

Protocole 15

Recommandation pour le convoi poussé PRIVILEGE (Résolution 2023-II-15)

RECOMMANDATIONS À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)

ET

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN (RVBR)

RECOMMANDATION N° 9/2023

du 6 décembre 2023

Articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR

Articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN⁴

Pour la phase 2 du projet de conduite à distance du convoi poussé PRIVILEGE

1. Contexte

Dans le cadre d'un projet pilote sur le Rhin le convoi poussé susmentionné sera temporairement conduit à distance. Malgré le fait qu'il y ait un équipage complet à bord en service pendant la phase dite 2 du projet, il existe un certain nombre de dérogations aux dispositions du RPNR et du RVBR.

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le convoi poussé susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service à bord du convoi poussé, mais à certains moments, la conduite du convoi poussé est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du convoi poussé. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser l'absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les

* Les recommandations pour l'automoteur PERSEVERANCE (résolution 2023-II-16) et pour le convoi poussé REINHOLD DEYMANN (résolution 2023-II-17) sont disponibles sur le site Web www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2023-IIfr.pdf.

⁴ Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du convoi poussé par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

Le convoi poussé PRIVILEGE est composé d'un automoteur (PRIVILEGE) et d'une barge (PRIVILEGE II).

2.1 Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur PRIVILEGE et la barge PRIVILEGE II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02323654 et 02327216 (**appendice 6**) peuvent, jusqu'au 06/12/2025, être autorisés à déroger aux exigences visées aux l'articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR.

2.2 Conformément à l'article 2.20, paragraphe 3, du RVBR, l'automoteur PRIVILEGE et la barge PRIVILEGE II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02323654 et 02327216 (**appendice 6**), peuvent, jusqu'au 06/12/2025, être autorisés à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 660 (bac de Mondorf) et les p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le convoi poussé est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le convoi poussé navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le convoi poussé est commandé à distance par l'opérateur dans le CCD.
5. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du convoi poussé à tout moment et sans délai.
6. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du convoi poussé.
7. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du convoi poussé.
8. Un dispositif est installé à bord du convoi poussé pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le convoi poussé est conduit à distance.
9. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le convoi poussé. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du convoi poussé.
10. Si l'opérateur dans le CCD conduit à distance le convoi poussé sur une section du Rhin mentionnée à l'article 13.03 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le

Rhin, il doit en outre posséder à cet effet l'autorisation spécifique requise en vertu de cette prescription.

11. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du convoi poussé sont formés conformément au concept figurant à l'**appendice 4**.

12. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.

13. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bâtiments naviguant sur le Rhin.

14. Les exigences relatives au centre de conduite à distance et au convoi poussé, telles qu'elles résultent de l'analyse des risques figurant à l'**appendice 5**, sont respectées.

15. Toute l'organisation et toutes les caractéristiques techniques du CCD telles qu'elles résultent de la description projet figurant aux **appendices 1 et 3** sont respectées.

16. Les installations utilisées dans le CCD doivent offrir à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité suffisantes conformément à l'**appendice 2**.

17. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages d'essai.

18. La société SEAFAR fournit des informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 4. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages d'essai à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

- d'acquérir suffisamment d'expérience pour vérifier le fonctionnement du système global composé des technologies et des hommes à terre et sur les bâtiments et
- de s'assurer que le convoi poussé conduit à distance dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui d'un convoi poussé conduit exclusivement par un conducteur à bord.

À cet effet, l'exploitant du convoi poussé ou à défaut le propriétaire du convoi poussé, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation aux étapes suivantes.

- Après le premier voyage d'essai,
- Après le cinquième voyage d'essai,
- Après le vingt cinquième voyage d'essai et
- Après le cinquantième voyage d'essai.

Un voyage d'essai correspond à un trajet du début à la fin de l'itinéraire d'essai autorisé (trajet montant ou avalant) où le convoi poussé est conduit à distance par un opérateur dans le CCD.

Après vérification autonome de l'exhaustivité et de la qualité de ces rapports ainsi que de l'observation de l'ensemble des exigences correspondantes de la CCNR, la Belgique transmettra ces rapports d'évaluation au Secrétariat de la CCNR pour transmission aux États riverains du Rhin et à la Belgique.

Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du convoi poussé ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;

- b) Panne du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;
- d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- e) Consommation de carburant ;
- f) Incidents et accidents ;
- g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-charge, lège), navigation de jour ou de nuit. Les sections (p.k.) où l'opérateur dans le CCD conduisait le convoi poussé à distance et les tronçons ou le conducteur à bord et en service conduisait le convoi poussé seront indiquées.
- h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le centre de conduite à distance et le convoi poussé ;
- i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé sur certaines sections, le nombre de fois, les situations et les motifs
 1. dans lesquelles le conducteur à bord et en service a repris de façon urgente et imprévue le contrôle du convoi poussé alors qu'il était conduit par le CCD,
 2. dans lesquelles la conduite du convoi poussé a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande urgente et imprévue du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR,
 3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;
- j) Les améliorations potentielles identifiées lors de voyages d'essai.

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, ces recommandations ne sont valables que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4 sont remplies par le convoi poussé, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions des recommandations ne sont pas remplies, les recommandations peuvent être suspendues ou, éventuellement, retirées par la CCNR.

L'autorité compétente de la Belgique peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente de la Belgique doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le certificat de visite de l'automoteur et de la barge concernés.

(Les données techniques tenant lieu de base pour les présentes recommandations figurent au document RN (23) 49 rev. 3 intern.)