

PROTOCOLE 21

Actualisation du mandat du Comité restreint de navigation pour le pilotage et la coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée

Résolution

La Commission Centrale,

vu l'Acte de Mannheim qui garantit la liberté de navigation, l'uniformité du régime rhéan et l'égalité de traitement,

vu la Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »,

se référant à la résolution 1957-II-29 relative à la création du Comité restreint de navigation pour l'introduction de la navigation par poussage sur le Rhin, et à la Résolution 1966-I-21 qui étend le mandat du Comité restreint de navigation à toutes les nouvelles techniques de la navigation rhénane,

compte tenu de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure adoptée avec la résolution 2018-II-16,

soucieuse de garantir la sécurité et la prospérité de la navigation sur le Rhin et

considérant que la navigation automatisée est susceptible d'y contribuer,

soutenant le développement et la mise en œuvre de la navigation automatisée de façon durable tout en assurant un niveau de sécurité équivalent,

consciente de l'intérêt de la coordination et du pilotage de l'ensemble des travaux relatifs à la navigation automatisée au sein d'un organe unique, en particulier en ce qui concerne les dérogations à ses règlements pour des projets pilotes,

compte tenu des principes de fonctionnement et objectifs relatifs aux travaux réglementaires de la CCNR pour promouvoir la navigation automatisée, tels qu'adoptés par son Comité préparatoire et reproduits en annexe,

sur proposition de son Comité préparatoire,

1. décide d'actualiser le mandat du Comité restreint de navigation de la manière suivante :

Le pilotage et la coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée sont confiés au Comité restreint de navigation. Le Comité restreint de navigation traite de l'ensemble des questions relatives à l'automatisation en impliquant les experts des différents domaines (selon le type de sujet traité : technique, nautique, personnel, juridique...). Le Comité restreint de navigation examine les demandes d'autorisations des projets pilotes. Pour ces derniers, il prépare les projets de décision permettant de déroger temporairement aux dispositions des règlements de la Commission Centrale à l'échelle du corridor rhénan. Le Comité restreint de navigation tient tous les comités concernés constamment informés de ses travaux. Les comités compétents sont consultés, le cas échéant par voie écrite, pour avis sous 15 jours sur les projets de résolution permettant de déroger de façon temporaire aux règlements.

Le Comité restreint de navigation surveille la mise en œuvre des dérogations approuvées par la CCNR et fait rapport aux Comités sur la mise en œuvre dans les États membres. Le Comité préparatoire est informé régulièrement de l'avancement des travaux.

Les autres comités compétents, quant à eux, préparent les actes juridiques nécessaires à d'éventuels amendements du règlement de police, du règlement de visite et du règlement relatif au personnel dont les objectifs vont au-delà des projets pilotes. Le Comité de navigation restreint peut avoir un rôle de supervision pour établir une feuille de route en cas de modifications réglementaires qui seraient nécessaires simultanément.

Le Comité restreint de navigation est invité à assurer un suivi de l'acceptation et de l'utilisation de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure, dont la durée de validité est limitée au 31 décembre 2022, en particulier en dehors de la CCNR, à lui faire rapport lors de la session d'automne 2022 et à proposer une nouvelle rédaction de la définition intégrant les adaptations jugées nécessaires.

Pour la période 2020-2021, la Présidence du Comité restreint de navigation est assurée par les Pays-Bas et la Vice-Présidence par la Belgique.

Le Secrétariat limitera autant que possible les coûts supplémentaires liés à l'organisation des réunions du Comité restreint de navigation, sans pour autant remettre en cause le régime linguistique de la Commission Centrale.

2. demande au Comité du règlement de police d'examiner les conditions qui permettraient à un projet pilote de déroger temporairement aux prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Annexe

Annexe au protocole 21

Principes de fonctionnement		Organes concernés
P1	La CCNR joue un rôle de précurseur dans la mise en œuvre de la navigation automatisée (comprenant plusieurs niveaux d'automatisation) sur le Rhin et les voies navigables européennes.	Tous
P2	Le pilotage et la coordination des travaux sont confiés en principe au Comité restreint de navigation (RN). Cet organe unique traite de l'ensemble des questions relatives à l'automatisation, y compris les autorisations des projets pilotes, y compris les actes juridiques de dérogations aux dispositions des règlements de la Commission centrale, en impliquant les experts des différents domaines (selon le type de sujet traité : technique, nautique, équipage, juridique...) et en tenant tous les comités concernés constamment informés. Les comités compétents, quant à eux, préparent les actes juridiques nécessaires à d'éventuels amendements du règlement de police, du règlement de visite et du règlement du personnel. Le RN surveille la mise en œuvre des dérogations approuvées par la Commission centrale et fait rapport aux comités sur la mise en œuvre dans les États membres. Le Comité préparatoire (PRE) est informé régulièrement de l'avancement des travaux.	Tous, en particulier PRE et RN
P3	Les comités et groupes de travail au sein de la CCNR mettent leur expertise à entière disposition pour soutenir le développement et la mise en œuvre de la navigation automatisée de façon durable et en assurant un niveau de sécurité équivalent.	Tous
P4	En lien avec la résolution 2018-II-16, la CCNR définira les termes dans le contexte de la navigation automatisée (comprenant plusieurs niveaux d'automatisation) pour obtenir une meilleure compréhension du contenu des travaux.	Tous, en particulier RP
P5	La CCNR coopère entièrement avec les autres organisations pour maximiser le partage de connaissances (CESNI, UNECE, PIANC, ISO, OMI, UENF, OEB, ETF, IVR, Aquapol, des entreprises privées, ...).	Tous
P6	À très court terme, sur proposition des États membres, la CCNR autorise des dérogations pour les cas individuels permettant la réalisation de projets pilotes. Une coordination efficace de l'examen des dérogations au sein de la CCNR est assurée.	Tous
P7	À court terme, l'innovation est mise en œuvre à l'échelle internationale, en s'appuyant sur des prescriptions de caractère temporaire et en permettant la réalisation de projets pilotes, en réponse aux demandes du marché.	Tous

Objectifs		Organes concernés
O1	Les bâtiments automatisés doivent garantir un niveau de sécurité équivalent du réseau de voies navigables.	Tous
O2	Les bâtiments automatisés soutiennent le marché et permettent d'amener de nouveaux flux de marchandises vers la navigation intérieure. Ils contribuent au transfert modal et à l'équilibre entre les modes.	Tous
O3	Conformément à la déclaration ministérielle de Mannheim, l'automatisation doit contribuer à renforcer la position concurrentielle de la navigation intérieure, à garantir des conditions sociales adéquates et un niveau de sécurité équivalent, et à favoriser le développement durable (des points de vue économique, social et écologique).	Tous
O4	Les définitions permettent d'établir un cadre clair et sont disponibles dans un document de travail. Ces définitions doivent être cohérentes et légalement contraignantes dans tous les domaines.	RP, DF

Objectifs		Organes concernés
O5	Les qualifications professionnelles et les prescriptions relatives à l'équipage doivent garantir un niveau de sécurité équivalent.	STF, CESNI/QP avec la participation des organisations agréées
O6	À condition qu'un niveau de sécurité équivalent puisse être garanti : - la conduite et la gestion d'un bâtiment automatisé peuvent être dissociées du lieu où se trouve le bateau. - le taux du remplacement des personnes à bord par des personnes à terre dépend du niveau d'automatisation.	RP, STF, CESNI/QP
O7	Les prescriptions techniques applicables aux bâtiments (notamment l'ES-TRIN et les transpositions nationales) doivent garantir un haut niveau de sécurité sur le réseau.	RV, CESNI/PT
O8	La signalisation visuelle d'un bâtiment automatisé garantit une communication claire et un niveau de sécurité équivalent. La signalisation du chenal navigable garantit un haut niveau de sécurité	RP
O9	La gestion opérationnelle doit garantir un niveau de sécurité équivalent. Le responsable du bâtiment devra être clairement désigné en toutes circonstances.	DF
O10	La direction de l'entreprise doit garantir un niveau de sécurité équivalent. Les responsables (à bord comme à terre) en cas d'incident devront être clairement désignés en toute circonstance.	DF avec l'éventuelle participation de l'IVR
O11	Un bâtiment automatisé participera au trafic au même titre que les bâtiments comportant un équipage. Un bâtiment automatisé doit pouvoir répondre à l'intégralité des prescriptions relatives à la navigation.	RV, CESNI/PT, RP
O12	Un bâtiment automatisé peut communiquer avec les autorités compétentes (bateau-terre) avec un niveau de sécurité équivalent à un bâtiment avec équipage et il est d'ailleurs soumis aux mêmes obligations de notification.	RIS, CESNI/TI, IEN, RP
O13	Un bâtiment automatisé peut communiquer avec les autres bâtiments (bateau-bateau) avec un niveau de sécurité équivalent à un bâtiment avec équipage.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O14	Les documents de bord et les autres documents doivent être disponibles au format électronique et doivent être accessibles pour les services d'inspection via un système électronique, sans être à bord. L'identification électronique est garantie au moyen de mécanismes d'authentification appropriés.	RP, STF, RV CESNI/PT, CESNI/QP, CESNI/TI.
O15	Pour garantir la sécurité, les bâtiments automatisés devront : - Être en mesure de gérer les situations d'urgence à bord ou dans le chenal navigable comme tout autre bâtiment ; et - Pouvoir prêter assistance par leurs moyens propres à un bâtiment à proximité.	RP
O16	Les nouveaux systèmes qui sont utilisés sur les bâtiments automatisés doivent répondre aux normes les plus élevées en matière de sécurité informatique et de protection de données. Par ailleurs, ils doivent disposer d'un système de secours.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O17	Les solutions développées dans le cadre de la navigation automatisée doivent tenir compte des infrastructures disponibles et existantes.	IEN, RP