PROTOCOLE 13

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis relatif aux assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) (Articles 1.01 et 4.08)

1. Le nombre de bâtiments équipés d'un TGAIN augmente d'année en année. Très récemment, ces équipements ont joué un rôle déterminant dans deux accidents graves survenus aux écluses d'Iffezheim (Rhin) et de Müden (Moselle). Les dommages causés par ces accidents se sont élevés à environ 5 millions d'euros chacun et ont eu des répercussions négatives sur la navigation intérieure.

2. Actuellement des travaux sont en cours au sein du CESNI pour développer un standard fixant des exigences techniques applicables à ces appareils (ES-TRIN) y compris leur affichage (ES-RIS). Tel est le cas aussi en ce qui concerne les lignes directrices en matière de qualifications professionnelles, une brochure ayant été publiée par le CESNI. Il est prévu que les standards du CESNI entrent en vigueur au 1er janvier 2028.

3. Ci-après est présenté le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3).

Besoins auxquels les modifications proposées visent à répondre

L'objectif des modifications proposées est d'introduire une prescription à caractère temporaire pour règlementer l'utilisation des TGAIN au vu des deux accidents évoqués précédemment et d'augmenter ainsi le niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin et ses voies affluentes. Ces modifications incluent des prescriptions minimales visant notamment à assurer le passage en toute sécurité des écluses, dans l'attente de l'entrée en vigueur des standards CESNI.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Une alternative serait de ne pas adopter ces amendements. Ceci aurait pour conséquence de ne pas augmenter la sécurité de la navigation rhénane. Par ailleurs, cela conduirait à ne pas tenir compte du retour d'expérience de deux accidents.

Conséquences desdites modifications

L'article 1.01 est modifié pour introduire à la lettre ao) une définition du TGAIN.

Les prescriptions relatives au TGAIN sont introduites dans un nouvel article 4.08. En résumé, les chiffres 1 à 4 du nouvel article 4.08 prévoient que le conducteur doit utiliser le TGAIN avec toute la vigilance nécessaire et doit le surveiller régulièrement. En effet, le conducteur reste responsable à tout moment de la conduite de son bâtiment.

A ce titre, le TGAIN ne peut être utilisé que par un membre de l'équipage titulaire d'un certificat de qualification de conducteur ou par un membre de l'équipage sous la surveillance directe d'un conducteur titulaire d'un certificat de qualification de conducteur.

Le chiffre 5 prévoit que le conducteur doit être dans la timonerie et veille à ce que le système de surveillance de la vigilance soit activé lorsque le TGAIN est utilisé. De même, le conducteur doit confirmer sa présence dans la timonerie au moins toutes les cinq minutes.

Le chiffre 6 prévoit que le TGAIN doit être désactivé en temps utile avant l'arrivée à l'avant port d'une écluse. Il peut être réactivé dès la sortie de l'avant-port. Cette prescription est une conséquence directe du retour d'expérience des récents accidents.

Enfin, le chiffre 7 prévoit l'enregistrement pendant 4 jours des principales données d'exploitation du bâiment pour pouvoir être mises à disposition de l'autorité compétente sur demande.

Ces prescriptions ont un coût limité pour la profession. En effet, elles ne s'appliquent qu'aux bâtiments qui ont librement décidé de s'équiper d'un TGAIN. Pour des appareils anciens, une mise à jour peut s'avérer nécessaire. Elle s'élève à quelques milliers d'euros.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements. Cela ne permettrait pas d'améliorer la sécurité de la navigation sur le Rhin.

Le rejet de ces amendements aurait pour conséquence que les différents objectifs exposés précédemment ne seraient pas atteints.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse d'assurer de façon constante la prospérité, la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane en application de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868,

compte tenu des graves avaries survenues aux écluses d'Iffezheim et de Müden,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'assurer l'uniformité et la cohérence de l'ensemble des standards techniques et des textes réglementaires applicables à la navigation rhénane,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) annexés à la présente résolution conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Les amendements figurant en annexe seront en vigueur du 1er juin 2026 au 31 décembre 2027.

Annexe

Annexe au protocole 13

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis RPNR

1. *Dans le sommaire après l'indication relative à l'article 4.07 est insérée l'indication suivante :*

   « Article 4.08 Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) »

2. *Après l'article 1.01, lettre an) est insérée la lettre ao) suivante :*

   « ao) "Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN)“ Un appareil de navigation installé à bord d'un bateau pour diriger automatiquement le bateau le long d'un tracé de navigation à suivre. »

3. *Après l'article 4.07 est inséré l'article 4.08 suivant :*

« **Article 4.08**
Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN)

1. Si un assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) est installé à bord d'un bâtiment, alors les dispositions du présent article s'appliquent.

2. Pendant son utilisation, le TGAIN doit satisfaire aux conditions suivantes :
   a) il doit être en bon état de fonctionnement ;
   b) les données saisies dans le TGAIN doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi ;
   c) à tout instant, un seul TGAIN peut être en fonctionnement à bord d'un bâtiment ou d'un convoi.

3. Le TGAIN ne doit être utilisé que par un titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou d'un certificat de qualification de conducteur reconnu équivalent. Il doit être suffisamment familiarisé avec l'utilisation du TGAIN installé à bord.

   Si le TGAIN est utilisé par temps bouché, il ne peut être utilisé que par un titulaire d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar.

   Le TGAIN ne peut être utilisé sur les sections du Rhin recensées comme présentant des risques spécifiques que par le titulaire d'une autorisation spécifique requise pour la navigation sur la section du Rhin concernée.

Par dérogation à la première phrase ci-avant, le TGAIN peut aussi être utilisé par d'autres membres d'équipage à des fins d'exercice, sous la surveillance directe d'un conducteur titulaire d'un certificat de qualification de conducteur en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou d'un certificat de qualification de conducteur reconnu équivalent.

4. Le conducteur doit surveiller à intervalles réguliers les conditions de fonctionnement du TGAIN et vérifier le bon fonctionnement du TGAIN après chaque modification manuelle du tracé de navigation.

5. Pendant l'utilisation du TGAIN, le conducteur doit être présent dans la timonerie et veiller à tout moment à ce que le système de surveillance de la vigilance du TGAIN soit activé et que son signal d'alarme puisse être perçu. Il doit en outre confirmer au moins toutes les cinq minutes sa présence dans la timonerie en actionnant le système de surveillance de la vigilance.

6. À l'approche d'une écluse, le TGAIN doit être désactivé en temps utile avant l'avant-port concerné. Après un éclusage, le TGAIN ne doit être réactivé qu'après que le bâtiment ait quitté l'avant-port.

7. Le conducteur n'est autorisé à utiliser un TGAIN que si celui-ci ou un appareil externe enregistre les données d'exploitation nécessaires à la réalisation d'enquêtes sur les accidents.

   Outre les informations dynamiques relatives au voyage du bâtiment (position, cap, vitesse et données temporelles), les données d'exploitation visées à la première phrase comprennent aussi les informations relatives au moment

   a) où le TGAIN a été activé ou désactivé,

   b) où le tracé de navigation a été modifié manuellement, et

   c) où le TGAIN a envoyé des commandes à l'appareil à gouverner et, le cas échéant à l'installation de propulsion du bâtiment.

   Les données enregistrées doivent être conservées pendant quatre jours et mises à la disposition de l'autorité compétente sur demande. »