



# BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de Voies navigables de France



Année 2014 N°19  
23 JUIN 2014

## Conseil d'administration n°2 du 19 juin 2014

- Délibération relative à la création d'un comité des rémunérations des cadres de direction de droit privé	P 2
- Délibération relative à la désignation des membres du comité des rémunérations des cadres de direction de droit privé	P 4
- Délibération relative à l'acquisition ou la prise à bail en état futur d'achèvement de locaux tertiaires au sein de l'immeuble « Le Skyline » en vue du regroupement des services de la direction territoriale du Nord-Est sur le site des rives de Meurthe à Nancy	P 5
- Délibération relative au mandat donné au président du conseil d'administration et au directeur général de Voies navigables de France	P 7
- Délibération relative au dispositif d'indemnisation des transporteurs de marchandises	P 8
- Délibération relative à l'admission en non-valeur d'une créance	P 21
- Délibération relative à la désignation d'un membre au sein du comité d'audit	P 22
- Délibération relative à la modification des dates de chômages programmées pour l'année 2014	P 23
- Délibération relative aux modifications des jours et horaires d'ouvertures du canal des deux mers et du canal de la Marne au Rhin	P 26
- Délibération relative à la convention d'occupation temporaire au profit du syndicat Mixte Paris Oise Port Intérieur	P 28
- Délibération relative à l'adhésion de Voies navigables de France au groupement d'intérêt public Loire Estuaire 2015-2021	P 37

*Le bulletin officiel de Voies navigables de France comporte les textes émis par l'établissement public et intéressant les usagers de la voie d'eau.*

*Il est possible de l'obtenir à titre gratuit et sur simple demande, soit au numéro, soit en s'abonnant. Toute demande doit être adressée à la division Gouvernance et Sécurité Défense du siège de l'établissement, 175, rue Ludovic Boutleux- CS. 30820 - 62408 BETHUNE Cedex*

**Voies navigables  
de France**

-----  
**C.A.**

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 19 JUIN 2014**

**N° 02/2014**

**DELIBERATION RELATIVE AU DISPOSITIF D'INDEMNISATION  
DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES**

Vu le code des transports,  
Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

**Article 1<sup>er</sup>**

Les transporteurs de marchandises peuvent bénéficier d'une indemnisation dans les cas identifiés dans le tableau ci-dessous :

Origine de l'incident	Incident imprévu, non programmé et généré du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Impact sur l'exploitation du bateau					
Immobilisation du bateau	Indemnisation	Indemnisation		Indemnisation	Indemnisation
Restriction de l'emport	Indemnisation	Indemnisation			
Allongement du parcours initial du bateau	Indemnisation		Indemnisation	Indemnisation	Indemnisation
Découplage de convois poussés	Indemnisation	Indemnisation		Indemnisation	

Catégories des voies :

- Catégorie 1 : Réseau principal – grand gabarit (supérieur à 650 t de charge utile) incluant le canal du Nord
- Catégorie 2 : Réseau principal - voies connexes au grand gabarit (inférieures à 650 t de charge utile)
- Catégorie 3 : Réseau secondaire à exploitation saisonnière (inférieures à 650 t de charge utile)

## Article 2

Les périodes maximales indemnisables et les durées de franchise sont les suivantes :

Origine de l'incident Impact sur l'exploitation du bateau	Incident impromptu, non programmé et du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Immobilisation du bateau	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 heures pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines		30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 24 heures
Restriction de l'emport	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 heures pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines			
Allongement du parcours initial du bateau	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 h pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3		30 jours à compter du premier jour au-delà des 10 semaines	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 24 heures
Découplage de convois poussés	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12h pour la cat.1 - 24h pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines		30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	

Au terme de la période de franchise, toute journée d'immobilisation entamée sera indemnisée sur la base du taux journalier quelle que soit l'heure de la reprise de navigation. La période de franchise prend en compte le cumul des immobilisations de courtes durées imputables à VNF, subies par un transporteur pour un voyage donné. Chacune de ces immobilisations doit être supérieure ou égale à quatre heures et faire l'objet d'un avis à la batellerie.

Dans le cas d'un voyage durant lequel se produisent des immobilisations sur des voies de grand gabarit (supérieures à 650 tonnes de charge utile) incluant le canal du Nord (générant une franchise de 12 heures, heures de nuit comprises) et d'autres sur des voies connexes au grand gabarit ou faisant partie du réseau à exploitation saisonnière (générant une franchise de 24 heures, heures de nuit comprises), la période de franchise la plus courte est appliquée, en l'occurrence douze heures.

Dans l'hypothèse où des événements extérieurs et indépendants de VNF (crue, gel, etc.) empêcheraient la reprise de la navigation immédiatement après la réouverture retardée par décision de VNF, il ne sera pas retenu de franchise dans le calcul de l'indemnisation.

### **Article 3**

Les critères d'éligibilité aux dispositifs d'indemnisation sont les suivants :

Origine de l'incident  Impact sur l'exploitation du bateau	Incident imprévu, non programmé et généré du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Immobilisation du bateau	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de l'incident	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bateau bloqué par l'indisponibilité de l'ouvrage ;</li> <li>- navigation interrompue au niveau de l'ouvrage ou du bief couvert par la demande ;</li> <li>- sur la voie ou le bief où est situé l'ouvrage en question, le transporteur devra justifier d'avoir accompli vingt voyages ou plus pendant la période de deux années précédant le chômage considéré, et sous réserve d'avoir franchi l'ouvrage ou de préciser son niveau d'activité s'il est en activité depuis moins de 2 ans ;</li> <li>- ce transporteur ne doit pas avoir accompli de transports de remplacement, ou doit à défaut les déduire (exprimés en jours)</li> </ul>	X	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation

Restriction de l'emport	bateau dont le tirant d'eau est compatible avec le mouillage garanti de l'ouvrage ou du bief et est supérieur au mouillage réduit de l'ouvrage ou du bief	bateau dont le tirant d'eau est compatible avec le mouillage garanti de l'ouvrage ou du bief et est supérieur au mouillage de l'ouvrage parallèle disponible			
Allongement du parcours initial du bateau <sup>2</sup>	bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'incident et se déroulant		bateau chargé ou affrété durant le chômage	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation et se déroulant	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation et se déroulant
Découplage de convois poussés	Convois chargés ou affrétés	Convois chargés ou affrétés		Convois chargés ou affrétés	

<sup>2</sup>Les transporteurs devront par ailleurs déclarer le voyage correspondant à l'itinéraire de substitution emprunté, le péage correspondant restant dû.

#### **Article 4**

Quel que soit le type d'indemnisation, une première proposition de réparation du préjudice commercial est faite sur demande du transporteur sur une base forfaitaire dépendant du type d'indemnisation (immobilisation, allongement de parcours, restriction de l'emport).

Les modalités d'établissement des forfaits sont les suivantes :

#### **Immobilisation de bateau**

Le montant de l'indemnisation forfaitaire se détermine comme suit :

$$I = D \times Fj \text{ où :}$$

D = durée indemnisable (en jours)

Fj = forfait journalier (en euro)

Le forfait journalier est déterminé en fonction du port en lourd du bateau et de la voie sur laquelle s'est produit l'incident. Les valeurs 2014 sont définies en annexes 1 et 2 de la présente délibération.

Le port en lourd utilisé pour le calcul est celui figurant sur le document justifiant du tonnage de port en lourd du bateau immobilisé.

Les convois poussés composés de plusieurs barges seront considérés comme un ensemble automoteur et barges, le port en lourd de l'équivalent automoteur correspondra au plus grand des ports en lourd des barges concernées.

## **Restriction de l'emport**

Sur les voies de grand gabarit (supérieures à 650 tonnes de charge utile) incluant le canal du Nord :

Le montant est établi pour 2014 à 0,015 € par tonne kilométrique de manque à gagner sur le fret du fait des restrictions subies.

Sur les voies connexes au grand gabarit ou du réseau à exploitation saisonnière :

L'indemnisation forfaitaire est fixée pour 2014 à 0,013 € par tonne kilométrique de manque à gagner sur le fret pour le transporteur.

L'indemnisation sera basée sur la différence entre le tirant d'eau du bateau et le mouillage réduit. Par conséquent, le tonnage correspondant à une sous-utilisation de la capacité réduite de l'ouvrage ou du bief ne sera pas intégré au calcul.

## **Allongement de parcours**

L'indemnisation est calculée de la façon suivante :

- Si la durée de l'allongement est inférieure à 36 heures (heures de nuit comprises), elle correspond aux frais de carburant supplémentaire consommé en raison des kilomètres excédant le parcours initial, à raison de 4 litres de fuel au kilomètre, chaque écluse supplémentaire au parcours normal étant considérée pour 4 kilomètres. Seuls les kilomètres supplémentaires parcourus sur les voies exploitées par VNF seront pris en compte. Le cas du détour sur des voies hors réseau VNF sera étudié au cas par cas.

Prix du fuel : l'indemnisation sera calculée sur la base du dernier prix mensuel moyen hors taxes par litre tenu à jour par VNF.

- Si la durée de l'allongement est supérieure à 36 heures (heures de nuit comprises), elle correspond à l'indemnité forfaitaire d'une immobilisation, la durée indemnisable étant la durée d'allongement du parcours.

## **Découplage de convois poussés**

Le découplage des convois poussés sur le grand gabarit s'indemnise en fonction du nombre de passages à l'ouvrage impacté, chaque convoi devant découpler étant valorisé à hauteur de 125 € pour 2014.

Les convois composés uniquement d'automoteurs ne sont pas éligibles à ce type d'indemnisation.

## **Article 5**

Les coûts résultant du recours à un transport de substitution, rendu nécessaire par l'urgence, pourront être pris en compte dans l'indemnisation, après examen au cas par cas.

La demande de prise en charge devra être transmise à VNF avant le début des opérations de transbordement.

La direction territoriale de VNF instruira la demande sur présentation, par le transporteur ou le donneur d'ordre, le cas échéant, des devis préalables au recours à ce transport de substitution.

L'indemnité sera calculée après étude des justificatifs des préjudices subis (frais de chargement, déchargement ou brouettage) occasionnés par une restriction de navigation.

## **Article 6**

### **Dépôt de la demande**

Les transporteurs demandant à être indemnisés devront fournir les pièces justificatives suivantes :

- fiche de demande complétée, datée et signée par le transporteur,
- déclaration de chargement du voyage impacté ou attestation de déclaration de chargement en ligne « VELI »,
- extrait du registre du commerce (K-bis ou équivalent),
- le cas échéant, une copie de l'Attestation de Capacité Professionnelle,
- justificatifs de retard signés par un agent d'exploitation de VNF,
- copie de la lettre de voiture,
- copie du contrat d'affrètement,
- relevé d'identité bancaire (RIB),
- tout document justifiant du tonnage de port en lourd de l'unité impactée.

Les demandes devront être transmises à VNF après la fin de l'incident faisant l'objet de la demande d'indemnisation.

### **Instruction de la demande**

En fonction des éléments fournis par le transporteur, la réalité du préjudice subi pourra être analysée en cas de besoin au moyen des outils informatiques développés ou accessibles par VNF tels que les applications Voyage, cahier de l'Eclusier ou l'AIS.

Il ne sera donné aucune suite aux dossiers :

- dont le montant d'indemnisation est inférieur ou égal à 30 € ;
- pour lesquels les transporteurs ne sont pas à jour de leurs déclarations de chargement.

Les propositions d'indemnisation forfaitaire seront transmises au demandeur dans un délai de un mois suivant la réception du dossier complet.

## **Article 7**

Les forfaits journaliers pour immobilisation visés aux annexes 1 et 2, et forfaits pour restriction de navigation et découplage de convois visées à l'article 4 font l'objet d'une augmentation annuelle qui repose sur un indice composite basé pour 50 % sur le TP01 et pour 50 % sur l'indice des prix à la consommation hors loyers et tabac, indices publiés par l'INSEE.

Compte tenu des délais de diffusion des indices, l'augmentation annuelle des forfaits au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année (année N) est calculée avec les indices de la période d'avril N-2 à mars N-1, sur la base d'une moyenne glissante sur douze mois.

La première indexation sera applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, elle est calculée sur la base des indices courant d'avril 2013 à mars 2014.

Les forfaits pour immobilisation et découplage de convois sont arrondis à l'euro le plus proche.

Les forfaits pour restriction de navigation sont arrondis au dixième d'euro le plus proche.

### **Article 8**

En cas de refus des propositions forfaitaires, le transporteur pourra demander une indemnisation au réel chiffrée et justifiée. Ces demandes feront l'objet d'un examen au cas par cas.

Le montant sollicité sera comparé au préjudice réel indicatif, dépendant de la nature de l'indemnisation envisagée et du type d'unité, évalué à partir de la marge sur coûts variables (chiffre d'affaires annuel minoré des frais d'achat de carburant, de courtage et des taxes de navigation) moyennée sur deux ans. Le transporteur fournira pour cela les pièces suivantes, attestées par son expert-comptable (agréé auprès de l'ordre des experts comptables) :

- un descriptif des préjudices subis par l'unité considérée,
- les bilans et/ou les comptes de résultat des deux derniers exercices.

Les transporteurs peuvent produire une attestation synthétique de leur expert-comptable comportant l'ensemble des données demandées.

Les transporteurs ne justifiant pas de deux années d'activité sur l'unité impactée ne sont pas éligibles au dispositif au réel et ne peuvent prétendre qu'au dispositif forfaitaire.

Les honoraires facturés par l'expert-comptable pour produire les pièces requises avec la demande au réel seront pris en compte dans le montant d'indemnisation sous réserve de présentation de la facture correspondante.

### **Article 9**

Le Directeur général est autorisé à prendre tout acte en application du présent dispositif. Il est également autorisé à prendre toute décision exceptionnelle d'indemnisation ou d'accompagnement complémentaire n'entrant pas dans le cadre de ce dispositif. Il en rendra compte au conseil d'administration suivant.

### **Article 10**

Les articles des délibérations des 19 octobre 1993, 15 décembre 1998, 14 décembre 1999, 12 décembre 2001, 6 avril 2005, 27 juin 2007, 8 octobre 2009 et du 28 novembre 2013, concernant l'indemnisation des transporteurs de marchandises sont abrogés.



**Article 11**

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

Annexe 1. Forfaits journaliers applicables sur les voies de **catégorie 1** (en euro).

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
<200	149	75	225	112
201 à 210	156	77	233	117
211 à 220	162	81	243	121
221 à 230	168	84	252	126
231 à 240	174	87	261	130
241 à 250	179	90	269	135
251 à 260	186	92	278	139
261 à 270	191	95	286	143
271 à 280	196	99	295	147
281 à 290	202	101	303	152
291 à 300	208	104	311	156
301 à 310	213	106	319	159
311 à 320	217	109	327	163
321 à 330	223	111	335	168
331 à 340	228	114	342	171
341 à 350	233	117	350	175
351 à 360	237	119	357	178
361 à 370	243	121	364	182
371 à 380	247	124	371	186
381 à 390	252	126	378	189
391 à 400	257	128	385	193
401 à 410	262	130	392	196
411 à 420	266	133	399	199
421 à 430	270	136	406	202
431 à 440	275	138	412	206
441 à 450	279	140	419	209
451 à 460	283	142	425	212
461 à 470	287	144	431	215
471 à 480	292	146	438	218
481 à 490	296	147	443	222
491 à 500	300	149	450	225
501 à 510	304	152	456	228
511 à 520	307	154	461	231
521 à 530	312	156	468	233
531 à 540	316	158	473	236
541 à 550	319	160	479	240
551 à 560	323	161	484	242
561 à 570	327	163	490	245
571 à 580	331	165	495	248
581 à 590	334	168	501	250
591 à 600	337	169	507	253
601 à 610	341	171	512	256
611 à 620	345	173	517	259
621 à 630	348	174	522	261
631 à 640	352	176	527	264
641 à 650	355	177	532	266

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
651 à 660	358	179	538	268
661 à 670	362	181	543	271
671 à 680	365	182	547	274
681 à 690	368	184	551	276
691 à 700	371	186	557	279
701 à 710	374	188	562	281
711 à 720	377	189	566	283
721 à 730	381	191	571	285
731 à 740	384	192	576	288
741 à 750	387	194	581	290
751 à 760	390	195	585	293
761 à 770	393	196	589	295
771 à 780	397	198	594	297
781 à 790	399	199	599	299
791 à 800	402	201	603	301
801 à 810	405	202	607	303
811 à 820	408	204	612	306
821 à 830	410	206	616	309
831 à 840	413	207	620	311
841 à 850	417	208	624	313
851 à 860	420	210	629	315
861 à 870	422	211	633	317
871 à 880	425	212	637	319
881 à 890	427	214	641	321
891 à 900	430	215	646	323
901 à 950	444	222	666	333
951 à 1000	457	229	686	342
1001 à 1050	470	235	705	353
1051 à 1100	482	242	724	363
1101 à 1150	495	248	743	371
1151 à 1200	508	253	761	381
1201 à 1250	519	260	780	390
1251 à 1300	532	266	798	399
1301 à 1350	544	272	816	408
1351 à 1400	557	278	834	417
1401 à 1450	568	284	852	426
1451 à 1500	580	290	870	436
1501 à 1550	593	296	888	444
1551 à 1600	604	302	906	454
1601 à 1700	629	315	944	472
1701 à 1800	654	327	981	490
1801 à 1900	679	339	1018	509
1901 à 2000	704	352	1056	528
2001 à 2100	730	365	1095	547
2101 à 2200	756	378	1134	567
2201 à 2300	782	391	1175	587

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
<b>2301 à 2400</b>	810	405	1215	607
<b>2401 à 2500</b>	838	419	1256	628
<b>2501 à 2600</b>	865	433	1298	649
<b>2601 à 2700</b>	893	446	1340	670
<b>2701 à 2800</b>	921	461	1382	691
<b>2801 à 2900</b>	950	475	1425	712
<b>2901 à 3000</b>	980	490	1468	735
<b>&gt;3000</b>	1010	505	1515	758

La batellerie spécialisée regroupe les unités qui comportent des équipements permanents et appropriés au transport d'une marchandise déterminée. Sont principalement désignés sous ce vocable les bateaux citernes, les bateaux transportant des pulvérulents, les bateaux transportant des colis lourds, des véhicules.

Annexe 2 : Forfaits journaliers applicables sur les voies de **catégorie 2 et 3** (en euro)

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
<200	127	64	191	95
201 à 210	133	66	198	100
211 à 220	138	69	207	103
221 à 230	143	71	214	107
231 à 240	147	74	222	110
241 à 250	153	76	229	114
251 à 260	158	78	236	118
261 à 270	162	82	244	122
271 à 280	168	84	250	125
281 à 290	172	86	258	128
291 à 300	176	88	264	133
301 à 310	180	90	271	136
311 à 320	186	92	278	139
321 à 330	190	94	284	142
331 à 340	194	96	290	145
341 à 350	198	99	297	148
351 à 360	202	101	303	152
361 à 370	207	103	310	155
371 à 380	210	105	316	158
381 à 390	214	107	321	161
391 à 400	218	109	328	163
401 à 410	223	111	333	166
411 à 420	226	113	339	170
421 à 430	230	114	345	173
431 à 440	233	117	350	175
441 à 450	237	119	356	178
451 à 460	241	121	362	180
461 à 470	245	122	367	183
471 à 480	248	124	372	186
481 à 490	251	126	377	189
491 à 500	254	127	383	191
501 à 510	259	129	387	194
511 à 520	262	130	392	196
521 à 530	265	133	398	198
531 à 540	268	134	402	201
541 à 550	271	136	407	204
551 à 560	275	137	411	206
561 à 570	278	139	417	208
571 à 580	281	140	421	211
581 à 590	284	142	426	213
591 à 600	287	143	430	215
601 à 610	289	145	435	217
611 à 620	293	146	439	219
621 à 630	296	148	444	222
631 à 640	299	149	448	224
641 à 650	302	151	453	226

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
651 à 660	304	153	457	228
661 à 670	307	154	461	230
671 à 680	311	155	465	232
681 à 690	313	157	470	234
691 à 700	316	158	474	236
701 à 710	318	159	477	239
711 à 720	321	160	481	241
721 à 730	323	162	486	243
731 à 740	327	163	490	245
741 à 750	329	164	493	247
751 à 760	332	165	497	249
761 à 770	334	168	501	250
771 à 780	337	169	505	252
781 à 790	339	170	509	254
791 à 800	341	171	513	257
801 à 810	345	172	516	259
811 à 820	347	174	521	260
821 à 830	349	175	524	262
831 à 840	352	176	527	264
841 à 850	354	177	531	265
851 à 860	356	178	534	267
861 à 870	358	179	539	269
871 à 880	362	180	542	271
881 à 890	364	181	545	272
891 à 900	366	183	549	275
901 à 950	377	189	566	283
951 à 1000	389	194	583	292
1001 à 1050	400	199	599	300
1051 à 1100	410	206	616	307

La batellerie spécialisée regroupe les unités comportant des équipements permanents et appropriés au transport d'une marchandise déterminée.

Sont principalement désignés sous ce vocable les bateaux citernes, les bateaux transportant des pulvérulents et les bateaux transportant des colis lourds ou des véhicules.