

SESSION PLÉNIÈRE D'AUTOMNE 2018 DE LA CCNR

Ref: CC/CP (18)17



Strasbourg, le 7 décembre 2018 – La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 7 décembre 2018, sous la présidence de M. Achim Wehrmann, chef de la délégation allemande. Des représentants de la Commission européenne, de la Commission du Danube et de la Commission de la Moselle, ainsi que du Luxembourg et de la République tchèque, ont assisté à cette session plénière en leur qualité d'observateur.

La session plénière a été l'occasion de passer en revue les six derniers mois, notamment le 6ème Congrès international de la CCNR consacré au « 150ème anniversaire de l'Acte de Mannheim », la coopération fructueuse avec la Commission européenne, la situation prolongée de basses eaux et ses répercussions économiques, la première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure ou encore les avancées pour le personnel navigant, notamment en matière de temps de repos et de révision du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN).

CONGRÈS DE LA CCNR À MANNHEIM : RETOUR SUR UN ÉVÉNEMENT MAJEUR ET PROCHAINES ÉTAPES

Le 6ème Congrès de la CCNR, organisé en partenariat avec le Ministère fédéral allemand du transport et de l'infrastructure numérique (BMVI), s'est tenu le 17 octobre à Mannheim. L'événement, organisé sous présidence allemande, a été l'occasion pour la CCNR et un large public attaché à la navigation intérieure de commémorer les 150 ans de la Convention révisée pour la navigation du Rhin – aussi appelée « Acte de Mannheim » – tout en débattant de manière critique et constructive de sa pertinence actuelle et des enjeux futurs de la navigation rhénane et intérieure. Ont ainsi participé à l'événement au Château de Mannheim, lieu historique de la signature de la Convention, une vingtaine d'intervenants de haut niveau, issus des mondes politique, économique et académique, de l'administration et des médias, ainsi que plus de 200 invités intéressés aux progrès du mode de transport fluvial.

Le Congrès a également été l'occasion, pour les représentants de haut rang des États membres de la CCNR en charge de la navigation intérieure, d'adopter une déclaration réitérant leur attachement à l'Acte de Mannheim et leur détermination à promouvoir la navigation rhénane et européenne, en partenariat étroit avec l'Union européenne, ainsi qu'avec tous les autres acteurs majeurs du monde du transport. La déclaration de Mannheim entre en résonance avec la Vision 2018 de décembre 2013 et les orientations stratégiques de la CCNR de décembre 2017 ; formant avec elles un concept concret pour les actions à mener en faveur du développement durable de la navigation intérieure. La déclaration de Mannheim sera également signée par les ministres des États membres de la CCNR dans les tout prochains mois.

Le Congrès du 17 octobre fut aussi accompagné de plusieurs autres manifestations et initiatives mettant en valeur le 150ème anniversaire de l'Acte de Mannheim, parmi lesquelles en particulier la 15ème conférence sur le droit fluvial organisée par l'Université de Mannheim, la publication de deux livres-anniversaires par l'université de Mannheim et le port de Mannheim ainsi qu'une exposition temporaire de l'Acte et de ses instruments de ratification originaux, qui a débuté au Château de Mannheim du 17 octobre au 29 novembre avant de se poursuivre à Bonn et de rejoindre Duisbourg.

Les délégations et participants à la plénière se sont félicités de la tenue du Congrès et des messages importants véhiculés par la déclaration de Mannheim.

PREMIÈRE DÉFINITION INTERNATIONALE DES NIVEAUX D'AUTOMATISATION EN NAVIGATION INTÉRIEURE

Avec la déclaration de Mannheim d'octobre 2018, la CCNR s'est engagée à promouvoir le développement de l'automatisation afin de contribuer à la compétitivité, sécurité et développement durable de la navigation intérieure.

La navigation automatisée recouvre aujourd'hui un large spectre de procédés techniques et les cas d'utilisation sont multiples, allant d'une

À PROPOS DE LA CCNR

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale exerçant un rôle réglementaire essentiel pour l'organisation de la navigation sur le Rhin. Elle intervient dans les domaines technique, juridique, économique, social et environnemental. Dans l'ensemble de ses domaines d'action, l'efficacité du transport rhénan, la sécurité, les considérations sociales ainsi que le respect de l'environnement dirigent ses travaux. Au-delà du Rhin, de nombreuses activités de la CCNR concernent aujourd'hui les voies navigables européennes au sens large. Elle travaille étroitement avec la Commission européenne, ainsi qu'avec les autres commissions fluviales et institutions internationales.

simple assistance à une navigation complètement automatique. De manière générale, l'automatisation de certaines tâches autorise la substitution éventuelle de la machine à l'homme. En navigation intérieure, l'automatisation permet certes de faciliter la vie des bateliers, mais elle génère également des questionnements sur le maintien du niveau de sécurité.

Lors de sa réunion plénière de décembre, la CCNR a adopté une [première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure](#). Cette définition permet de dégager une image structurée afin d'appréhender la navigation automatisée dans son entièreté.

L'expérience acquise avec les différents projets de recherche et de développement nationaux et internationaux devrait susciter des discussions plus approfondies sur les niveaux d'automatisation et permettre le cas échéant, d'ajuster la définition à l'horizon 2020.

La CCNR se félicite de l'adoption d'une première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure. Elle y voit la confirmation de son rôle de précurseur sur un sujet hautement innovant et de véritable laboratoire au sein duquel les délégations contribuent activement.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin
2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

BASSES EAUX À UN NIVEAU HISTORIQUE

Lors de la session plénière, la délégation allemande a présenté son analyse hydrologique de la période actuelle de basses eaux, une estimation de l'évolution de la situation, de possibles scénarios du changement climatique ainsi que les conséquences probables pour le Rhin et la navigation. L'actuelle période de basses eaux est la plus longue depuis l'année 1971. Depuis 1821, des périodes de basses eaux nettement plus longues n'ont été observées qu'au cours de cinq années (1857, 1921, 1949, 1962 et 1971), onze autres périodes de basses eaux ayant atteint une durée similaire à celle de la période actuelle.

Le phénomène saisonnier récurrent d'un automne sec, causé par l'évaporation et la consommation de la végétation, est actuellement renforcé par la longue période de faible pluviométrie. Ce « double effet » provoque un déficit hydrique particulièrement important, dont la compensation prendra probablement un certain temps. La situation ne pourrait être améliorée durablement que par une période de précipitations de plusieurs semaines. Or, la situation de basses eaux actuelle est susceptible de s'aggraver encore, si de vastes zones du territoire devaient être affectées par des températures négatives. Les précipitations et l'eau résiduelle dans les sols seraient alors accumulées sous forme de glace et de neige, et leur ruissèlement s'en trouverait reporté à des périodes moins froides. Les conséquences pour le transport sur le Rhin seraient considérables.

Dans ce contexte, la CCNR réaffirme son intention d'accélérer ses travaux sur l'adaptation de la voie d'eau et de la navigation rhénane aux effets possibles du changement climatique. Son Comité de l'infrastructure et de l'environnement actualisera son rapport de l'année 2009 sur ce thème, en y intégrant des initiatives supplémentaires afin de contribuer à la durabilité de la navigation intérieure. À cet effet, le Comité analysera, en coopération avec d'autres organisations internationales, comme la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) et la Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR), les études actuellement disponibles sur les événements historiques de basses eaux survenus dans le bassin du Rhin et présentant de possibles scénarios du changement climatique, afin d'en tirer des conclusions pour la navigation rhénane (voir le [Communiqué de presse](#)).

DES ACTIVITÉS FRUCTUEUSES SUR LE PLAN EUROPÉEN

La session plénière fut également l'occasion pour la CCNR et ses partenaires de saluer les travaux fructueux du CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure) et de ses groupes de travail, engagés en 2018 dans un programme de travail particulièrement chargé. Lors de sa réunion à Prague le 8 novembre 2018, sur invitation du Ministère tchèque des Transports, le CESNI a ainsi adopté les 14 standards dits « de Prague » dans le domaine des qualifications professionnelles, ainsi que le nouveau Standard européen établissant les

prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure – ES-TRIN 2019/1, appelé à remplacer l'édition 2017. La CCNR s'est également félicitée du nouveau programme de travail 2019-2021 du CESNI qui prévoit aussi la création d'un nouveau groupe de travail permanent dans le domaine des technologies de l'information (voir le [Communiqué de presse du CESNI](#)).

Quant à l'Observation du marché, autre activité de portée européenne, elle a à nouveau pu bénéficier en 2018 d'une couverture toute particulière de son rapport annuel, co-préfacé par le Directeur général de la DG MOVE, M. Henrik Hololei (voir également ci-dessous le paragraphe dédié « Situation économique de la navigation intérieure en Europe »).

Fortes de ces succès, la Commission européenne et la Commission centrale devraient pouvoir confirmer officiellement, en janvier 2019, la poursuite de leur coopération pour trois nouvelles années, dans la perspective d'un partenariat toujours plus pérenne et consolidé.

SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

En partenariat avec la Commission européenne, la CCNR a publié en septembre son Rapport annuel 2018 de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe et en décembre son rapport trimestriel de l'Aperçu du marché de l'automne 2018.

Ces deux rapports fournissent un aperçu exhaustif de la situation du marché et des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2017 – pour le rapport annuel 2018 – et du premier trimestre 2018 – pour le rapport trimestriel de l'automne 2018. Certaines données concernent également la situation économique de la navigation intérieure européenne pour le premier semestre 2018 et des prévisions pour le second semestre.

Au premier semestre 2018, la demande de transport sur le Rhin et sur les voies navigables européennes était en hausse. Sur le Rhin, les volumes transportés ont ainsi augmenté de 0,3 % et la prestation de transport de 4,3 % (par rapport à la même période de l'année précédente). Dans l'Union européenne, la prestation de transport a augmenté de 1 % par rapport au premier semestre 2017.

L'ampleur des hausses observées varie toutefois d'une région à l'autre de l'Europe. En effet, des périodes de très basses eaux et de glaces ayant affecté le Danube début 2017, des taux de croissance plus élevés ont pu être observés dans la région en matière de volumes transportés : +7 % en Autriche et Hongrie, +9 % en Slovaquie et +54 % en Croatie (voir chiffres détaillés dans l'annexe pour la presse spécialisée).

Sur le court terme, les données disponibles sur le chiffre d'affaires de la navigation intérieure européenne (données pour les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche, la Slovaquie et la Hongrie) montrent une évolution positive aux premier et deuxième trimestres 2018, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République – CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. **+33 (0)3 88 52 20 10**

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

Sur le long terme (entre 2010 et 2016), la part du transport de passagers dans le chiffre d'affaires total de la navigation intérieure européenne a suivi une tendance à la hausse, tandis que celle du transport de marchandises a diminué.¹

Les données disponibles pour le second semestre 2018 confirment que la période estivale sans précipitations notables a entraîné un épisode particulièrement marquant de basses eaux sur de nombreuses voies d'eau européennes, avec un impact notable sur les degrés de chargement, taux de fret (prix) et volumes.

Concernant l'été et l'automne 2018 en particulier, la navigation intérieure a dû réduire considérablement le degré de chargement des bateaux, en raison de la longue période de sécheresse qui a touché de nombreuses voies d'eau européennes. Cette baisse du degré de chargement maximal s'est traduite par une hausse des taux de fret, multipliés par 2 dès juillet 2018, par 3,7 en août et par presque 5 en septembre, par rapport à leur niveau habituel (désignant ici la moyenne des taux de fret en 2010).

Les volumes transportés devraient encore afficher un net recul au quatrième trimestre 2018, non seulement sur le Rhin, mais aussi sur d'autres voies de navigation intérieure en Europe.

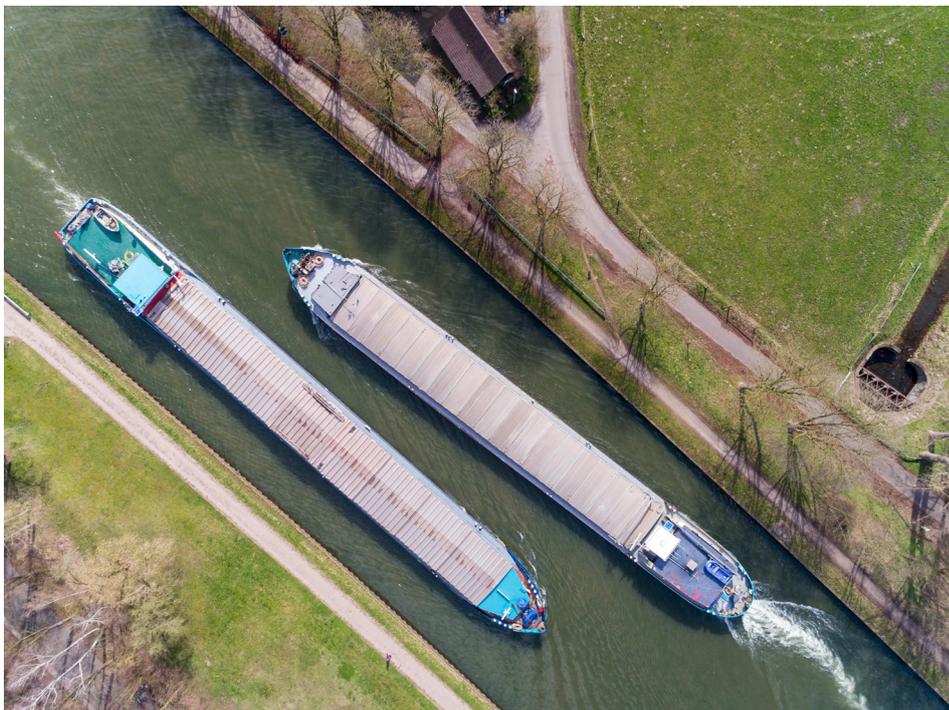
Les rapports annuels et trimestriels de la CCNR peuvent être téléchargés dans leur intégralité en pdf, en version anglaise, française, allemande ou néerlandaise, sous <http://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> ou consulté directement en ligne sous <http://www.inland-navigation-market.org>.

RÉVISION INTÉGRALE DU RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN (RPN)

La CCNR procédera d'ici fin 2019 à une révision intégrale du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. Cette révision vise à introduire, au 18 janvier 2022, les standards adoptés le 8 novembre 2018 par le CESNI pour les qualifications professionnelles, l'aptitude médicale, les examens pratiques et l'agrément de simulateurs. Cette nouvelle rédaction et modernisation du RPN vise à assurer l'application de prescriptions uniformes sur le Rhin et les voies d'eau de l'Union européenne, ainsi que leur transposition cohérente en droit national.

À cet effet, la CCNR a établi un groupe de travail présidé par la délégation française. Outre la mise en vigueur des standards CESNI sur le Rhin, les experts procèdent aussi à la révision des prescriptions relatives aux équipages et des exigences relatives aux qualifications, afin que tous les États membres de la CCNR puissent délivrer des certificats de qualification valables sur le Rhin et l'ensemble des voies d'eau de l'Union européenne après l'entrée en vigueur de la directive 2017/2397 de l'UE. Les dispositions non affectées par la directive (comme les prescriptions relatives aux équipages, les exigences relatives au personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers, les patentes de sport et de l'administration, les certificats médicaux) ainsi que la coopération intégrée des États membres de la CCNR dans la procédure administrative seront maintenues.

¹ En 2017, sur le plan annuel, le chiffre d'affaires pour le transport des marchandises en Europe était d'environ 5,1 milliards d'euros, contre environ 2,5 milliards d'euros pour le transport de passagers.



FACILITATION DE L'OBSERVATION DES TEMPS DE REPOS PENDANT LA NAVIGATION

La CCNR modifiera ses prescriptions relatives aux équipages au 1er juillet 2019. Elle entend ainsi tenir compte des propositions communes des partenaires sociaux, lesquels ont souhaité une modernisation de la réglementation relative aux temps de repos pris en cours de voyage. Parallèlement, les modifications apportées contribueront à améliorer la compétitivité de la navigation intérieure. Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin donnera à l'avenir au personnel qui navigue selon les modes d'exploitation A1 (navigation jusqu'à 14 heures sur une période de 24 heures) et A2 (navigation jusqu'à 18 heures sur une période de 24 heures) une plus grande marge de manœuvre pour l'organisation des tâches, dès lors que le repos en cours de voyage peut être pris dans des locaux dans lesquels le niveau de pression acoustique ne dépasse pas 60 dB(A). Le conducteur pourra décider dans quelle mesure la prise de repos en cours de voyage est possible, par exemple lorsque le trajet ne comporte aucune écluse ou dès lors qu'aucune procédure de chargement ou de déchargement ne viendra interrompre le temps de repos.

AMÉLIORATION DE LA NAVIGABILITÉ PRÈS DE COBLENCE

La CCNR a remercié la délégation allemande d'avoir accordé une attention particulière aux intérêts de la navigation dans le cadre du remplacement du pont de Pfaffendorf. Le projet soumis à la CCNR en 2016 prévoyait seulement le remplacement du tablier du pont, reposant sur les piles existantes, et donc de maintenir les passes navigables d'une largeur de 50 m, 75 m et 50 m. Au terme d'un examen détaillé au sein du Comité de l'infrastructure et de l'environnement, le projet révisé prévoit désormais aussi la démolition des anciennes piles du pont. Les nouvelles piles seront placées de sorte que soit disponible à l'avenir une passe navigable de 120 m, sur la totalité de la largeur du chenal navigable. Cela améliorera considérablement les conditions de navigation dans ce secteur.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

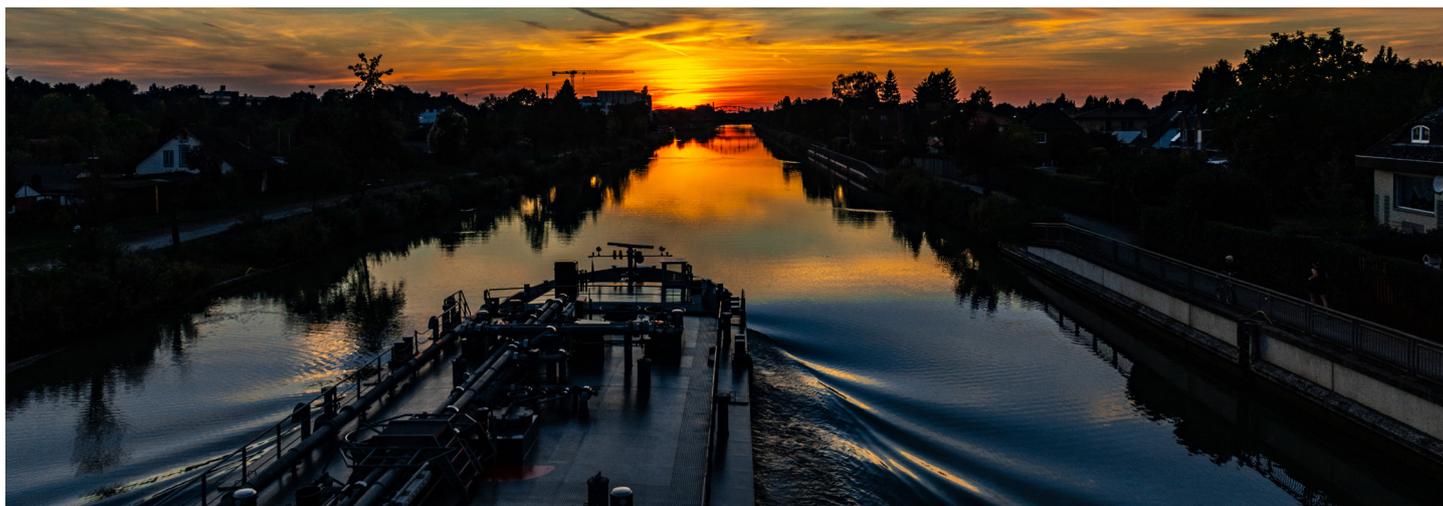
Palais du Rhin
2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. **+33 (0)3 88 52 20 10**
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)



SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN EUROPE

Chiffres clés concernant la situation économique de la navigation intérieure en Europe

La comparaison des types de cargaison pour le Rhin (en volumes transportés) fait apparaître des évolutions très disparates. Si les transports de marchandises liquides (+12,1%) et de conteneurs (+7,3%) ont fortement augmenté, les transports de marchandises sèches en vrac ont baissé (-2,4%), de même que les colis (-15,4%) et les autres cargaisons (-1,7%).

Concernant le segment des conteneurs, la prestation de transport pour les conteneurs dans toute l'UE a augmenté de 8,0 à 8,8 milliards de TKM, soit une hausse de 4,4 %. Comme par le passé, plus de 99 % des transports de conteneurs sont effectués dans des États du bassin rhénan.

Concernant les niveaux d'eau, l'examen d'une série chronologique plus longue de valeurs trimestrielles montre que, sur le long terme, les périodes de basses eaux affectent principalement le transport de vrac sec, contrairement au transport de vrac liquide et de conteneurs qui semblent relativement bien se rétablir après des périodes de basses eaux.

Chiffres clés pour les Pays-Bas en 2017

En accord avec la Commission européenne, un nouveau chapitre « Focus sur », dans lequel seront présentés les chiffres clés de la navigation intérieure pour un pays européen en particulier, sera désormais intégré aux rapports trimestriels. Cette première édition est consacrée aux Pays-Bas. Dans les prochaines éditions de l'Aperçu du marché, d'autres pays seront analysés, cela en alternant entre des pays du Rhin et du Danube puis en traitant également des pays n'appartenant pas à ces deux bassins fluviaux, afin de couvrir à terme tous les pays d'Europe.

En 2017, la prestation de transport de marchandises sur les voies de navigation intérieure aux Pays-Bas représentait environ 1/3 du transport fluvial des marchandises total en Europe.

Concernant le nombre de bateaux néerlandais à marchandises en activité, ce dernier s'élevait à plus de 5 000, dont plus de 3 500 pour les bateaux à cale sèche (sans les pousseurs et remorqueurs).

Enfin, la part de la flotte néerlandaise dans la flotte européenne des bateaux à marchandises s'élevait à environ 37 % (part basée sur le nombre de bateaux).

RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Nouvelle articulation du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

En 2022, soit un siècle après l'adoption du premier Règlement des patentes du Rhin, entrera en vigueur un Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) entièrement renouvelé. Des experts de la CCNR travaillent dans ce sens au sein d'un groupe de travail présidé par la délégation française. L'objectif des experts des États riverains du Rhin et de la Belgique est d'aligner les prescriptions relatives aux équipages figurant dans le RPN sur les exigences en matière d'obtention de qualifications de la directive européenne relative à la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles qui entrera en vigueur en 2022. La redéfinition prévue des exigences applicables aux hommes de pont, matelots légers, matelots, maître-matelots et conducteurs nécessite une adaptation des exigences concernant l'âge, l'observation des prescriptions administratives, la qualification et les temps de navigation des membres de l'équipage de pont. Tel est le cas aussi pour les exigences en matière d'autorisations spécifiques accordées aux conducteurs pour la navigation au radar, dans des secteurs présentant des risques particuliers, dans des secteurs à caractère maritime et pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, ainsi que pour les activités spécifiques de l'expert en navigation avec des passagers.

Dans un premier temps, les prescriptions relatives aux équipages qui portent sur le temps de repos obligatoire et sur l'équipage minimum ainsi que les exigences applicables au personnel en charge des machines ne seront pas concernées par les travaux de révision entamés. Il en sera ainsi également pour les prescriptions portant sur le nombre et la composition du personnel de sécurité à bord de bâtiments transportant des passagers ou des marchandises dangereuses. En ce qui concerne les types de patentes, il est envisagé de supprimer la petite patente comme certificat de qualification distinct pour les conducteurs mais de maintenir la patente de l'administration et la patente de sport.

Par cette révision du règlement, les États membres de la CCNR entendent poursuivre leur étroite coopération visant à contribuer à la sécurité de la navigation rhénane dans le domaine des personnels de la navigation et même la renforcer encore en poursuivant la modernisation des prescriptions relatives aux équipages et la dématérialisation des documents correspondants.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

Davantage de flexibilité pour les temps de repos en cours de navigation

L'obligation pour l'équipage d'un bateau opérant en mode d'exploitation A1 et A2 de prendre respectivement huit ou six heures de repos hors navigation par 24 heures limite l'utilisation de ces bateaux. C'est pourquoi le syndicat ETF et les employeurs UENF et OEB ont invité la CCNR à examiner la possibilité pour l'équipage de prendre aussi son repos obligatoire pendant la navigation en mode d'exploitation A1 et A2. L'utilisation des bateaux en mode d'exploitation A1 et A2 y gagnerait en flexibilité.

À partir de 2019, un temps de repos ininterrompu de respectivement six ou huit heures pendant la navigation, s'il peut être pris dans un local dans lequel le niveau de pression acoustique ne dépasse pas 60 dB(A), sera considéré comme étant équivalent à un temps de repos pris en dehors de la navigation. Il doit ressortir du certificat de bateau de navigation intérieure que l'exigence de pression acoustique maximale est satisfaite.

Même pendant qu'un ou plusieurs membres de l'équipage se reposent à bord, en mode d'exploitation A1 ou en mode d'exploitation A2, la sécurité de la navigation doit être garantie. C'est possible si, dans le cadre du recours à l'équipage minimum, il est toujours tenu compte des opérations nécessaires pour le chargement, le déchargement, le mouillage de l'ancre et le passage des écluses, dès lors qu'il est toujours tenu compte aussi d'autres aspects liés à la sécurité. Il incombe au conducteur de prendre en compte ces aspects lorsqu'il décide qui pourra bénéficier d'une période de repos et à quel moment durant le voyage. Il doit veiller à ce que soient toujours en service des membres d'équipage en nombre suffisant pour garantir la sécurité de la navigation. Dans tous les cas, au moins le conducteur lui-même doit être en service. C'est pourquoi cette condition est expressément introduite pour le repos à bord pendant la navigation.

Exemple 1 : un bateau de catégorie du groupe 1 ($\leq 70\text{m}$) opère en mode d'exploitation A2 (18 heures). Il navigue selon l'article 3.15, chiffre 1, du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) avec l'équipage minimum de deux conducteurs, de Mannheim à Rotterdam. Il n'y a pas d'écluses sur ce trajet. S'il n'y a pas d'opérations de chargement, de déchargement et/ou de mouillage à effectuer et à condition qu'aucun autre aspect de sécurité ne s'y oppose, il est possible qu'un conducteur navigue et que l'autre se repose.

Exemple 2 : un bateau de catégorie du groupe 2 ($70\text{ m} < L \leq 86\text{ m}$) opère en mode d'exploitation A1 (14 heures). Il y a un conducteur, un matelot et un matelot léger. Le bateau navigue de Rotterdam à Delfzijl (environ 30 heures de navigation semi-continue). Il faut passer plusieurs écluses sur ce trajet, mais comme il y a trois membres d'équipage à bord, il est possible de laisser le matelot ou le matelot léger se reposer, à condition qu'aucun autre aspect de sécurité ne s'y oppose.

Les durées maximales de navigation en mode d'exploitation A1 et A2 demeurent pleinement valables. Le principe est maintenu selon lequel, pendant sa période de repos obligatoire, un membre d'équipage ne peut être tenu à aucune obligation, pas non plus de surveillance ou d'astreinte, les fonctions de garde et d'astreinte prévues par les prescriptions de police n'étant toutefois pas concernées par ce principe.

RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Marques d'identification des bâtiments dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin

La CCNR a adopté lors de sa session plénière de décembre 2018 une résolution visant à moderniser et simplifier la rédaction d'articles du Règlement de police pour la navigation du Rhin en lien avec les marques d'identification des bâtiments (résolution 2018-II-11). Concrètement, toutes les références au numéro officiel qui subsistaient dans le RPNR ont été remplacées par des références au numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). Cela concerne notamment le marquage des ancres visé à l'article 2.05 du RPNR, qui fait l'objet d'une nouvelle réglementation afin de prendre en compte le passage à l'ENI pour l'identification des ancres. Les marques d'identification présentes sur les ancres déjà en service demeureront valables. Ces amendements entreront en vigueur au 1er décembre 2019.

Deux nouveaux panneaux de signalisation dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin

La CCNR a adopté des amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin en incorporant à l'annexe 7 « Signaux de la voie navigable » deux panneaux de signalisation indiquant pour l'un la présence d'un barrage (E.3) et pour l'autre la présence d'un bac navigant librement (E.4b) (résolution 2018-II-14). Cela offre aux autorités compétentes locales une solution uniforme et harmonisée dans le cadre de la navigation rhénane pour informer les conducteurs du fait que leur bateau s'approche d'un barrage ou d'un bac navigant librement. Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession ; la décision d'apposer ou non les panneaux correspondants incombe à l'autorité compétente locale. Ces amendements entreront en vigueur au 1er décembre 2019.

E.3 Barrage



E.4b Bac navigant librement



Mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF) et adaptation du Règlement de police pour la navigation du Rhin

Suppression de la désignation technique dans les annonces électroniques de la navigation rhénane

La CCNR a adopté un amendement définitif à l'article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb) du RPNR portant sur la suppression de l'indication de la désignation technique pour le transport de marchandises soumis à l'ADN dans les annonces électroniques de la navigation rhénane (résolution 2018-II-13). L'objectif est de réduire l'ampleur des indications à transmettre par les conducteurs dans les annonces électroniques tout en garantissant une application uniforme et harmonisée des prescriptions de la Commission centrale. Cet amendement entrera en vigueur le 1er décembre 2019.

Obligation de mise en fonctionnement de l'installation de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar

La CCNR se félicite de l'adoption d'un amendement définitif à l'article 4.06, chiffres 1 et 4 du RPNR qui vise à introduire une obligation de mise en fonctionnement de l'installation de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar (résolution 2018-II-12). Cette résolution s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie SIF de la CCNR et cette modification complète l'obligation d'équipement déjà en vigueur par l'ajout de l'obligation de mise en fonctionnement. Cet amendement entrera en vigueur le 1er décembre 2019.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org