



**SESSION D'AUTOMNE 2019
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2019-II)**

Strasbourg, le 4 décembre 2019

SESSION D'AUTOMNE 2019

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2019-II)

Strasbourg, le 4 décembre 2019

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale Adoption de l'ordre du jour

Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour	1
--	---

II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Déclaration ministérielle de Mannheim.....	1
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	1
Protocole 4 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)	1
Protocole 5 : Suite des programmes NAIADES.....	1
Protocole 6 : La navigation intérieure dans le programme de travail de la future présidence allemande du Conseil de l'UE.....	1
Protocole 7 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	1
Protocole 8 : Etude de la CCNR sur le financement de la transition énergétique pour un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission.....	2
Protocole 9 : Exécution des programmes de travail	2
Protocole 10 : Programmes de travail.....	2
Protocole 11 : Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2020-2021.....	28
Protocole 12 : Interprétation de l'article 37 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin	30
Protocole 13 : État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	30

III. Aspects économiques

Protocole 14 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe.....	37
--	----

IV. Patentes de batelier et équipages

Protocole 15 : Prise de connaissance de l'avant-projet du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) avant notification à la Commission européenne par la présidence et information des partenaires.....	46
--	----

	Pages
V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin	
Protocole 16 : Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Sommaire, articles 1.10, 1.10bis, 1.11, annexe 13 et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) (Article 2.13, chiffre 1) visant à l'actualisation de la liste des documents de bord	46
Protocole 17 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant l'harmonisation de la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau »	56
Protocole 18 : Approbation d'une modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin suivant la procédure écrite (Article 1.11)	76
Protocole 19 : Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique aux bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1, lettre a) et lettres d) à h) du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) à compter du 1 ^{er} décembre 2021	78
VI. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 20 : Prescriptions techniques des bateaux	81
VII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane	
Protocole 21 : Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance	81
Protocole 22 : Objectifs de bonne navigabilité (Good Navigation Status (GNS) adaptés aux fleuves à courant libre et régulés et canaux	83
VIII. Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des Comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	
Protocole 23 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des Comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	84
IX. Budget et administration	
Protocole 24 : Modification du Règlement du personnel	102
X. Questions diverses	
Protocole 25 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An	105
Protocole 26 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine	105
Protocole 27 : 100 ^{ème} anniversaire de l'installation du siège de la CCNR à Strasbourg	105

	Pages
Protocole 28 : Communiqué à la presse.....	105
Protocole 29 : Date de la prochaine session plénière, combinée avec la Conférence consultative.....	106
Protocole 30 : Réalisation des objectifs de la présidence 2018-2019 de la CCNR.....	106
Protocole 31 : Orientations de la présidence belge	109
Protocole 32 : Présentation des travaux en cours, état des lieux et prochaines étapes au sein du Corridor Rhin – Alpes.....	113

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2019

PROTOCOLE 1

**Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour
Composition de la Commission Centrale**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Déclaration ministérielle de Mannheim

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

**Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine
de la navigation intérieure (CESNI)**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Suite des programmes NAIADES

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

**La navigation intérieure dans le programme de travail de la future présidence allemande
du Conseil de l'UE**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

Etude de la CCNR sur le financement de la transition énergétique pour un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Exécution des programmes de travail

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Programmes de travail

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2001-I-3 fixant les objectifs de la CCNR et à son Règlement intérieur (article 17 (2)),

s'appuyant sur le travail d'évaluation et de prospective de ses comités,

prend acte des programmes de travail pour les années 2020-2021 établis par lesdits comités et figurant en annexe.

Annexe

I – Comité du droit fluvial

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE DF :

Clarification et harmonisation du droit, procédure de plainte

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Mandat de la DM
I-20-1	Délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin (AANR) Organisation d'une table ronde pour les autorités de délivrance sur le sujet de l'effectivité des contrôles effectués avant la délivrance de l'AANR et du certificat d'exploitant	2008 - 2021		DF (11) 21	DF Réunions ad hoc des autorités de délivrance	II	→ 2.5
I-20-2	Questions intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire Questions juridiques liées à la mise en œuvre des accords de coopération Outils juridiques disponibles pour renforcer la coopération	permanent		Voir aussi DF (19) 28 interne	DF, sur demande et en coordination avec PRE	I	
I-20-3	Évaluation de l'article 32 de l'Acte de Mannheim Etude sur l'article 32 de l'Acte de Mannheim visant une harmonisation des sanctions aux prescriptions de police dans les limites posées par la CCNR	2008 - 2021		DF (09)m 5	DF	I	
I-20-4	Veille juridique/ suivi des conventions internationales Suivre l'état des ratifications des conventions internationales, notamment la CLNI 2012, et répondre aux éventuelles questions liées à leur mise en œuvre	permanent		DF (11) 20		II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Mandat de la DM
I-20-5	Règlement du droit de plainte Évaluation du Règlement actuel concernant le droit de plainte	2016 - 2021		DF (15) 25	DF	I	
I-20-6	Interprétation de l'article 37 de l'Acte de Mannheim Correction d'une erreur rédactionnelle liée à l'omission d'adapter l'article 37 lors de la modification de l'article 32 par le Protocole additionnel n°6.	2019 - 2021				I	
I-20-7	Harmoniser l'utilisation des termes « conducteur » et « bâtiment » dans les trois Règlements de la CCNR	2018 - 2021			DF	I	
I-20-8	Examen de la nécessité et de la faisabilité pour la CCNR de se saisir de sujets sociaux	2018 - 2021		DF (17) 25	DF en coordination avec STF	II	
I-20-9	Examen de la nécessité d'étudier l'introduction d'une obligation d'assurance.	2018 - 2021		2011-II-8	DF	II	
I-20-10	Examen de la nécessité d'étudier les possibilités d'amélioration des conditions d'indemnisation des exploitants victimes du blocage de la voie d'eau	2018 - 2021		2011-II-8	DF	II	

II - Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE ECO

Tâches liées au développement de l'Observation du Marché (OM)

Code	Tâches	Durée	Contexte	Bases	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
II-20-1	Appui aux travaux de l'observation du marché : a) Mettre à disposition des données économiques liées à la navigation intérieure en Europe.	Permanent	Assurer une collecte des données la plus complète possible.	Contrat européen 2019-2021	ECO	I	
	b) Recueillir l'avis et les commentaires du comité en amont de la publication des différents rapports.		Assurer au maximum une cohérence entre les interprétations formulées dans les rapports d'observation du marché et la position des délégations de la CCNR (et du secteur).				
	c) Faciliter la diffusion des résultats de l'Observation du marché		Assurer une diffusion la plus large possible, y compris via la mise à jour de la liste des destinataires des rapports d'observation du marché. Cela passe notamment par une collaboration étroite avec la chargée de communication au sein du Secrétariat de la CCNR.				
II-20-2	Suites de l'atelier CCNR du 26 novembre 2019 à Bonn sur le sujet des basses eaux et la navigation rhénane, en ce qui concerne les aspects économiques.	2020	Identifier des solutions/axes de réflexion possibles pour renforcer la fiabilité et la résilience de la navigation intérieure face aux phénomènes de variation des niveaux d'eau (basses ou hautes eaux). En coopération avec IEN (pour les aspects liés à l'infrastructure)	ECO (18) 41	ECO	I	

Code	Tâches	Durée	Contexte	Bases	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
II-20-3	Evaluation et mise en œuvre des propositions développées dans le cadre de l'étude de la CCNR pour le financement de la transition du secteur vers une navigation intérieure zéro-émission.	2021	Mettre en place des solutions (notamment de financement) adéquates pour atteindre l'objectif d'un secteur de la navigation intérieure zéro-émission. Garantir l'accessibilité aux solutions de financement existantes et futures. Assurer la cohérence des politiques publiques sur ce sujet.		ECO en collaboration avec les autres Comités	I	→ 4.2
III-20-4	Contribuer au développement des connaissances sur les sources d'énergie alternatives pour les bateaux de navigation intérieure	2020	Les sources d'énergie alternatives seront de plus en plus utilisées à l'avenir dans la navigation intérieure, par exemple pour les moteurs électriques utilisant des batteries de stockage. L'échange d'informations avec les parties prenantes sera encouragé, par exemple à travers l'organisation d'un atelier dédié en 2020, en concertation avec le Comité du règlement de visite et le Comité infrastructure en environnement.	ECO (19) 33	ECO – RV - IEN	I	→ 5
II-20-5	Invitation d'intervenants extérieurs pour présenter des projets innovants, notamment pour faire face aux défis énergétique et climatique.	Permanent	Permettre à un acteur extérieur d'effectuer une présentation en lien avec les activités du comité ECO dans le but d'acquérir de l'expérience en matière d'innovation dans le secteur de la navigation intérieure, notamment en relation avec les aspects climatique et énergétique.	Sur invitation des délégations	ECO	II	
II-20-6	Soutien à l'organisation de groupes de travail dans le cadre du Corridor Rhin-Alpes et analyse des plans de travail relatif à ce même corridor.	Permanent	Travaux engagés depuis 2017. Assurer la présence de la navigation intérieure au sein des discussions du corridor. En coopération avec IEN (pour les aspects liés à l'infrastructure)	ECO (17) 24 ECO (19) 7	ECO	I	→ 2.1

Code	Tâches	Durée	Contexte	Bases	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
II-20-7	Identification des barrières à et des leviers pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales	2020/2021 (pourra se poursuivre en 2022-2023)	Avec le soutien des délégations, préparation d'un document sur : <ul style="list-style-type: none"> - les raisons poussant les chargeurs à choisir ou non la navigation intérieure par rapport à d'autres modes ; - les barrières à et les leviers pour l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales. 		ECO Avec le soutien d'autres Comités	I	→ 6.3
II-20-8	Promouvoir les intérêts de la navigation intérieure, notamment rhénane dans les discussions relatives à la politique de l'UE ayant un impact économique important sur la navigation intérieure. Ce travail pourra notamment porter sur la préparation du programme NAIADES III, la politique climatique, fiscale, l'internalisation des coûts externes ou bien encore les questions de financement et d'investissement.	Permanent	Identifier les évolutions de la politique européenne ayant un impact économique important sur le transport fluvial. Le cas échéant, préparer une note d'analyse et développer un argumentaire relatif à ces évolutions. Diffusion de cet argumentaire par les délégations et/ou le Secrétariat auprès des instances pertinentes.	Sur proposition des délégations ou du Secrétariat.	ECO en collaboration avec les autres Comités	I	→ 6.1
II-20-9	Veille et mise en place d'un mécanisme d'information sur le calendrier des réunions des organes de l'Union européenne concernant la navigation intérieure, en particulier s'agissant des programmes de financement des transports et les appels à projets liés.	Permanent	Systematiser la transmission d'informations au comité ECO concernant le calendrier de ces réunions. Permettre une approche coordonnée au sein de ces instances et porter la voix du fluvial.	Sur proposition des délégations.	ECO	I	→ 6.4
II-20-10	Soutien dans l'identification de thèmes pertinents pour la réalisation d'études thématiques.	Permanent	Réunir les connaissances disponibles sur un sujet d'importance pour la navigation intérieure. La réalisation d'un rapport thématique annuel, assorti d'un atelier dédié, est prévue.	Contrat européen 2019-2021.	ECO en lien avec les besoins exprimés par la Commission européenne (CE)	II	

Code	Tâches	Durée	Contexte	Bases	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
II-20-11	Soutien dans l'identification de sujets clés et l'organisation d'un atelier conjoint avec la Commission du Danube¹.	2021	Renforcer les liens avec la Commission du Danube et les connaissances liées au transport fluvial dans le bassin du Danube.	Contrat européen 2019-2021.	ECO	II	
II-20-12	Réalisation d'études sur des thèmes d'importance pour le Comité ECO en partenariat avec le monde universitaire.	Permanent	Maintenir la possibilité d'assurer une collaboration avec le monde universitaire. La collaboration entre le Secrétariat de la CCNR et l'Université d'Anvers s'est achevée en février 2019 avec la finalisation de l'étude INN-IN (Innovation in Inland Navigation).	Etude finale « INN-IN »	ECO	II	

¹ Sujets possibles envisagés : Nouveaux marchés pour le transport fluvial dans le bassin du Danube, Transport de passagers sur le Danube, Harmonisation des approches statistiques entre la CCNR et la Commission du Danube, Relations entre les commissions fluviales et l'industrie.

III - Comité de l'infrastructure et de l'environnement

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ IEN :

Entretien et amélioration de la voie navigable, thèmes généraux concernant l'environnement, questions fondamentales du développement durable de la navigation intérieure

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compé- tence	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-20-1	Élaboration d'un rapport final concernant les mesures pour l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité de la navigation intérieure	2020 - 2021	Après achèvement de toutes les mesures, un rapport final sera élaboré en coopération avec les comités compétents (Voir III-18-1)	2011-II-8	IEN/G	II	
III-20-2	Sélection et utilisation d'indicateurs adéquats aux fins du développement durable de la navigation intérieure, y compris de l'infrastructure, et formulation de recommandations éventuelles concernant les actions à mener	2020 - 2021	Poursuite des travaux relatifs à l'examen général de la durabilité de la navigation intérieure à travers l'utilisation d'indicateurs adéquats et formulation de recommandations éventuelles concernant les actions à mener par la CCNR. En ce qui concerne les travaux relatifs aux indicateurs, le Secrétariat bénéficie de l'appui d'un groupe de correspondance. (Voir III-18-2)	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN	I	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compé- tence	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-20-3	Élaboration d'exigences applicables au Rhin en tant que voie d'eau	2020 - 2021	À l'avenir, la navigation intérieure devra encore mieux prendre en compte les objectifs des autres usagers. La CIPR définira ses objectifs dans le cadre du programme "Rhin2040". Pour sa part, le comité formulera des objectifs pour l'utilisation du Rhin en tant que voie d'eau.	IEN (19)m 24, point 7	IEN	I	→ 6.1
III-20-4	Développement d'une proposition en vue d'une coordination destinée à améliorer encore davantage la durabilité environnementale de la navigation intérieure	2020 - 2021	Au titre de sa compétence pour les questions fondamentales du développement durable de la navigation intérieure, le comité assure, en concertation avec les autres comités compétents et au regard de l'étude de la CCNR sur le financement de la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure européenne, un rôle directeur dans l'élaboration d'une proposition en vue de la coordination des activités de la CCNR aux fins de la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim.	Déclaration de Mannheim, point 4	IEN	I	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compé- tence	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-20-5	Insertion de la position de la CCNR et représentation des intérêts de la navigation rhénane dans les travaux de la Commission européenne aux fins de la création d'un concept relatif au « Good Navigation Status » (GNS)	2020 - 2021	<p>Les travaux relatifs au GNS et à une révision éventuelle du règlement RTE-E se poursuivent au sein du groupe d'experts NAIADES et du sous-groupe NAIADES GNS. Le comité doit représenter la position de la CCNR à travers ses membres au sein de ces groupes.</p> <p>Des activités supplémentaires ciblées pourraient aussi devoir être menées par les parties prenantes en 2022/2023.</p> <p>(Voir III-18-3)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (17)m 30, point 6</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p>	IEN/G	I	→ 2.1
III-20-6	Examen des aspects d'infrastructure du calendrier de travail pour le corridor Rhin-Alpes et soutien apporté au Comité économique lors de sa préparation thématique des réunions du forum du corridor	2020 - 2030	<p>Les activités concernant le corridor sont coordonnées par le Comité économique.</p> <p>(PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)</p> <p>(Voir III-18-4)</p>	<p>IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40</p>	IEN/G	I	
III-20-7	Élaboration de propositions aux fins de l'amélioration quantitative et qualitative des aires de stationnement sur le Rhin, également en ce qui concerne leur raccordement au réseau électrique terrestre et la communication d'informations relatives aux aires de stationnement	2020 - 2021	<p>Finalisation de la compilation d'exemples concernant les aires de stationnement.</p> <p>Poursuite des travaux sur les aspects quantitatifs et qualitatifs des aires de stationnement en tenant compte des conclusions de l'atelier organisé à Vienne en 2018.</p>	<p>IEN (19)m 24, point 6.1</p> <p>IEN/G (19)m 20, point 4.1</p>	IEN/G	I	<p>→ 5</p> <p>→ 7.2</p>

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compé- tence	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-20-8	Soutien au développement de propositions relatives à l'infrastructure pour la mise à la disposition de la navigation intérieure de sources d'énergie alternatives, par exemple des stations de recharge pour les propulsions électriques	2020 - 2021	Les sources d'énergie alternatives seront de plus en plus utilisées à l'avenir dans la navigation intérieure, par exemple pour les moteurs électriques utilisant des batteries de stockage. La CCNR voit un intérêt à ce que l'infrastructure nécessaire à cette fin soit mise à disposition dans la mesure requise. En concertation avec le Comité du règlement de visite, les activités nationales et européennes à cet effet seront accompagnées et soutenues par des impulsions ciblées ; des recommandations pour les standards d'équipement seront élaborées, par exemple pour la connexion entre le bateau et la station de recharge. L'échange d'informations avec les parties prenantes sera encouragé, par exemple à travers l'organisation d'un atelier consacré aux sources d'énergie alternatives en 2020.	IEN (19)m 24, point 6.4 IEN/G (19)m 58, points 4.3 et 4.4	IEN/G	I	→ 5

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compé- tence	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-20-9	Le comité explore le sujet de l'infrastructure intelligente	2020 - 2021	Il n'existe pas encore de définition internationalement reconnue de l'infrastructure intelligente (Smart Infrastructure) en tant que partie du concept de navigation intelligente (Smart Shipping). Le comité explore le sujet et apporte des précisions quant à la tâche à inclure dans le prochain programme de travail.	IEN (19) 69	IEN/G	II	
III-20-10	Analyse des activités et documents de la Commission européenne aux fins de la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau (directive 2000/60/CE) pour le Rhin et la navigation rhénane et, si nécessaire, formulation de recommandations concernant les actions à mener en appui aux délégations	En perma- nence	Suivi des activités dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la Commission européenne ; Coordination des activités de la CIS ayant une incidence sur la navigation. (Voir III-18-6)	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 1
III-20-11	Analyse des études réalisées par la CHR et la CIPR sur les conséquences du changement climatique sur le débit du Rhin et actualisation du rapport sur l'adaptation de la voie d'eau et de la navigation rhénane	2020 - 2021	Le rapport de situation du comité sera actualisé sur la base des données déjà disponibles du sixième rapport du GIEC. (Voir III-18-7)	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	I	→ 1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compé- tence	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-20-12	Analyse des études réalisées par la CHR et la CIPR sur les basses eaux du Rhin, ainsi que des exigences de la navigation intérieure sur le Rhin en tant que voie navigable et élaboration de recommandations d'actions à mener	2020 - 2021	Analyse des conséquences des étiages sur la navigation du Rhin et formulation de recommandations, sur la base des conclusions de l'atelier qui aura lieu en novembre 2019 à Bonn. À réaliser en coopération avec le Comité économique en ce qui concerne les aspects économiques.	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41	IEN/G	I	→ 1
III-20-13	Fixation de l'étiage équivalent 2022	2020 - 2021			IEN/G	I	
III-20-14	Poursuite de l'harmonisation de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR »	2020 - 2021	Poursuite de l'harmonisation des procédures du comité pour le secteur frontalier franco-allemand et les autres secteurs du Rhin. (Voir III-18-8)	2016-II-17 IEN (18) 7	IEN	II	
III-20-15	Évaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	En perma- nence		1995-I-29	IEN/G	I	
III-20-16	Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur	En perma- nence	Participation aux réunions régulières pour la coordination des périodes de chômage des écluses sur le Rhin supérieur.	2007-II-6, IV	IEN/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Fondement	Compé- tence	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-18-17	Prise de connaissance des mesures relatives à l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin	En permanence	Compilation de toutes les mesures prévues ou mises en œuvre sur le Rhin en vue de l'amélioration des conditions de navigation.	IEN (13) 32	IEN/G	II	

IV - Comité du règlement de police

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RP :

Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic ;
Services d'information fluviale (SIF)

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic							
IV-20-1	Élaboration des listes de contrôle encore manquantes pour l'avitaillement de GNL (bateau/bateau et bateau/terre)	2016 - 2021	Standard pour la liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)	Protocoles 2015-I-8 2015-II-15 RP (15) 47A rev. 1 add. 1 RP/G (16) 37 RP/G (17) 2 RP/G (19) 55	RP/G (RV/G)	II	→6.1
IV-20-2	Adaptation des prescriptions relatives à la présence à bord de documents de bord et autres papiers sous forme électronique	2016 - 2021	Articles 1.10 et 1.11 du RPNR	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = RV (15) 71 = MD (15) 5 RP/G (16) 2 = RIS/G (16) 4 RP/G (16) 12 = RIS/G (16) 10 (RP (19) 1 = RP/G (19) 5 RP (19) 41 = RP/G (19) 39)	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	I	→5

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
IV-20-3	Examen des prescriptions relatives à la position des feux de côté et à la présence d'un deuxième feu de mât	2020 - 2021	Article 3.08 du RPNR	RP (19) 55 = RP/G (19) 64 = RIS/G (19) 49	RP/G	II	
IV-20-4	Examen de la nécessité de prendre des mesures dans le cadre du Règlement de police pour la navigation du Rhin afin de prévenir les risques pour la sécurité liés à diverses nouvelles formes d'activités de loisirs pratiquées sur les voies d'eau intérieures	2020 - 2021	Article 1.01 et 6.17 du RPNR	RP (19) 70 = RP/G (19) 79 = RIS/G (19) 59	RP/G	II	
IV-20-5	Évaluation du champ d'application pour l'AIS Intérieur	2020 - 2021	Article 4.07 du RPNR	RP (19) 67 = RP/G (19) 76 = RIS/G (19) 56	RP/G RIS/G	II	
IV-20-6	Adaptation du RPNR concernant les avertisseurs sonores placés sur des mâts d'antenne abaissés et la diminution de la perception des signaux sonores qui en résulte à l'avant	2020 - 2021	Article 4.01, chiffre 1, lettre c) du RPNR	RP (19) 68 = RP/G (19) 77 = RIS/G (19) 57	RP/G	II	
IV-20-7	Subdivision de l'obligation d'annonce du RPNR pour l'indication du nombre de passagers et du nombre de membres du personnel à bord	2020 - 2021	Article 12.01, chiffre 2, lettre k) du RPNR	RP (19) 68 = RP/G (19) 77 = RIS/G (19) 57	RP/G RIS/G	II	
IV-20-8	Fixation de taux limites d'alcoolémie applicables à l'intégralité de l'équipage minimum en service	2020 - 2021	Article 1.03, chiffre 4 du RPNR	RP (19) 59 = RP/G (19) 67 = RIS/G (19) 50	RP/G	I	
IV-20-9	Précision de l'interdiction de participer au trafic fluvial sous l'emprise de drogues	2020 - 2021	Article 1.14 et 1.17 du RPNR	RP (19) 59 = RP/G (19) 67 = RIS/G (19) 50	RP/G	I	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
IV-20-10	Suivi de l'acceptation et de l'utilisation de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure, en particulier en dehors de la CCNR et faire rapport lors de la session d'automne 2020 et, s'il y a lieu, proposition d'une nouvelle rédaction de ladite définition	2020 - 2021		Protocole 2018-II-16	RP/G	I	→5
IV-20-11	Recensement des projets pilotes en matière d'automatisation de la navigation intérieure sous la forme d'un inventaire	2020 - 2021		Protocole 2018-II-16 RP (19) 15 rev. 1 = RP/G (19) 10 rev. 2	RP/G RIS/G	I	→5
IV-20-12	Suivi de l'évolution de la navigation automatisée (de l'assistance à la navigation entièrement automatisée) et examen de l'éventuelle nécessité de mesures réglementaires	2012 - 2021	RPNR, ES-TRIN	Protocoles 2012-I-10 2018-II-16 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev.1 RP (19) 51 = RP/G (19) 61	RIS/G RP/G RV/G, CESNI/PT CESNI/TI	I	→5
IV-20-13	Échanges de vues sur l'opportunité d'un renvoi direct à la CDNI dans le RPNR	2012 - 2021	RPNR	RP (19) 39 rev.1 = RP/G (19) 49 rev.1 = CDNI/G (19) 25 rev.1	RP/G	II	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
Services d'information fluviale							
IV-20-14	Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à tous les bâtiments visés par les dispositions de l'article 12.01 du RPNR	2018 - 2021	Article 12.01 du RPNR	Protocole 2007-II-20 RP (17) 55 = RP/G (17) 78 = RIS/G (17) 50 RP (19) 49 = RP/G (19) 58 = RIS/G (19) 47	RP/G RIS/G	I	→6.1
IV-20-15	Actualisation de la convention administrative d'échange de données entre les autorités compétentes des États riverains du Rhin	2018 - 2021	Article 12.01 du RPNR	Protocoles 1994-I-20 2018-II-15	RP/G RIS/G	I	
IV-20-16	Établissement des conditions pour l'utilisation et l'échange transfrontaliers de données issues des services d'information fluviale (SIF) à des fins logistiques et de gestion du trafic	2020 - 2021	Article 12.01 du RPNR	RP (19) 43 rev. 1 = RP/G (19) 53 rev. 1 = RIS/G (19) 40 rev. 1	RP/G RIS/G	I	→ 6.3

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
IV-20-17	Suites à donner à l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes	2018 - 2021	RPNR	Protocoles 2013-II-16, 2014-I-11, 12 et 13, 2017-I-11 RP (17) 44 rev. 1 = RP/G (17) 62 rev. 1 = RIS/G (17) 43 rev. 1 RIS/G (18) 24 rev. 2 = RP/G (18) 25 rev. 2 RP (19) 66 = RP/G (19) 75 = RIS/G (19) 22 rev. 1	RIS/G RP/G	I	
IV-20-18	Présentation d'une proposition de décision concernant l'introduction de l'obligation d'indiquer l'utilisation du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur	2014 - 2021	Article 4.07 du RPNR, Annexe 5 de l'ES-TRIN	Protocole 2012-I-10 RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2 RP (19) 37 rev. 1 = RP/G (19) 48 rev. 1 = RIS/G (19) 37 rev. 1 RP (19) 54 = RIS/G (19) 48 = RP/G (19) 63	RIS/G (RP/G, RV/G) CESNI/PT CESNI/TI	II	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
IV-20-19	Adaptation permanente des standards SIF	2016 - 2019	Standards ERI, VTT, ECDIS Intérieur, NTS	Protocole 2012-I-10	RIS/G	II	
IV-20-20	Actualisation des renvois aux standards SIF au sein du RPNR	2020 - 2021	RPNR, ES-TRIN	RP (19) 69 = RP/G (19) 78 = RIS/G (19) 58	RIS/G RP/G CESNI/PT	I	
IV-20-21	Élaboration d'exigences éventuelles pour le fonctionnement et la conception technique des systèmes automatiques de détermination du cap	2012 - 2021	RPNR, ES-TRIN	Protocole 2012-I-10 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1 RP (19) 36 rev. 2 = RP/G (19) 47 rev. 2 = RIS/G (19) 36 rev. 2	RIS/G RP/G RV/G, CESNI/PT CESNI/TI	I	→5
IV-20-22	Élaboration de mesures pour accroître la cyber-résistance et maintenir les services de navigation intérieure sur le Rhin en cas de cyberattaques	2020 - 2021	RPNR, ES-TRIN	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (19) 60 = RP/G (19) 68 = RIS/G (19) 51 = CESNI/TI (19) 21	RIS/G RP/G CESNI/PT CESNI/TI	I	→5

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
IV-20-23	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages spécifiques aux applications (ASM - Application Specific Messages)	2017 - 2021	Article 4.07 du RPNR	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32 RIS/G (17) 33 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	
IV-20-24	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages d'aide à la navigation dans l'AIS Intérieur (AtoN - Aids to Navigation)	2018 - 2021	Article 4.07 du RPNR	RIS/G (17) 34 = RP/G (17) 45 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	
IV-20-25	État d'avancement de la mise en œuvre et actualisation de la stratégie SIF de la CCNR	2016 - 2021		Protocole 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13 RP (19) 13 = RIS/G (19) 8 rev. 1 = RP/G (19) 28	RIS/G	I	

V – Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE STF :

Patentes du Rhin, qualifications et conditions de travail des bateliers

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Mandat de la DM
V-20-1	Finalisation de la révision du RPN et de ses annexes , effectuée en lien avec la directive (UE) 2017/2397 relative aux qualifications professionnelles et l'ES-QIN	2020	RPN, directive (UE) 2017/2397		STF et STF/G	I	
V-20-2	Révision des instructions de service à la lumière du RPN révisé , en lien avec la directive (UE) 2017/2397 relative aux qualifications professionnelles	2020 - 2021	RPN, Instructions de service pour le RPN	RPN révisé	STF et STF/G	I	
V-20-3	Modernisation des prescriptions relatives aux équipages , en fonction de l'analyse technique des résultats de l'étude TASCs menée au sein du groupe de travail CESNI/QP	2020 - 2021	RPN, prescriptions relatives aux équipages	Rapport final de l'étude TASCs	STF CESNI/QP	II	→ 7.1
V-20-4	Élaboration d'un guide sur les dérogations et équivalences aux prescriptions relatives aux équipages	2020 - 2021	RPN	CESNI (19) 7	STF	II	→ 7.1
V-20-5	Évaluation des amendes aux infractions du RPN	2020 - 2021	RPN		STF , en coordination avec RP	II	
V-20-6	Exigences relatives aux examens de connaissances de secteur et évaluation par les États membres de la CCNR	2020 - 2021	RPN, prescriptions relatives aux connaissances de secteur	RPN révisé	STF	I	
V-20-7	Préparation de lignes directrices pour l'adhésion et l'échange d'information dans le cadre d'un registre de qualification électronique européen commun	2020 - 2021	RPN, Directive (UE) 2017/2397 Arrangements administratifs		STF CESNI/QP	I	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Mandat de la DM
V-20-8	Révision des dispositions relatives à la patente de sport et patente de l'administration (longueur, puissance du moteur, âge légal, introduction d'un catalogue commun de questions, examen sur simulateurs)	2020 - 2021	RPN	RPN révisé	STF et STF/G	II	
V-20-9	Simplification et poursuite de la numérisation des annexes au RPN et des instructions de service	2020 - 2021	Annexes (standards ES-QIN) et instructions de service pour le RPN		STF	Tâche permanente	
V-20-10	Gestion, évaluation, et si nécessaire mise à jour des arrangements administratifs et des reconnaissances de livrets de bord ainsi que des livrets de service et, le cas échéant, procédures de reconnaissance supplémentaires	2020 - 2021	Arrangements administratifs pour les certificats de conduite et certificats d'aptitude à la conduite au radar livrets de service formations de matelots, directive (UE) 2017/2397	Différentes résolutions, en dernier lieu 2015-I-11 (reconnaissance des livres de bord d'États tiers) ainsi que 2014-II-11 et 2014-II-12 (reconnaissance de formations dans une école tchèque et une école roumaine)	STF	Tâche permanente	
V-20-11	Travaux préparatoires pour l'introduction de e-SRB, e-Logbooks	2020 - 2021	RPN, directive (UE) 2017/2397		STF	II	
V-20-12	Préparation de la version anglaise du nouveau RPN	2020 - 2021	RPN		STF	I	
V-20-13	Préparation d'une nouvelle réunion des commissions d'examen des patentes	2020 - 2021			STF	II	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Mandat de la DM
V-20-14	Compilation d'informations sur la campagne de recrutement	2020 - 2021			STF	I	→ 7.2
V-20-15	Veille et suivi des travaux relatifs aux accidents au sein du CESNI	2020 - 2021			STF	II	

VI – Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
VI-20-1	Délivrance des recommandations pour des équivalences et dérogations en application de l'article 2.20 du RVBR	2020 - 2021	RVBR, Article 2.20		RV/G - RV	P	→5
VI-20-2	Adaptation du RVBR pour tenir compte de la publication de nouvelles éditions de l'ES-TRIN et des nouvelles évolutions	2020 - 2021	RVBR	2017-II-20 2019-I-11	RV/G - RV	P	
VI-20-3	Evaluation des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants en 2015, comme point de comparaison pour la feuille de route telle que prévue par la déclaration ministérielle, et dans le contexte de l'étude de la CCNR sur financement de la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure européenne.	2020			RV/G - RV	I	→4.1
VI-20-4	En coordination avec les autres comités compétents, élaborer une proposition de feuille de route sur les émissions telle que prévue par la déclaration ministérielle Dans le cadre de sa responsabilité sur les technologies et carburants pour les bateaux de navigation intérieure et dans le contexte de l'étude de la CCNR sur financement de la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure européenne.	2020 - 2021			RV - IEN - ECO	I	→4.1
VI-20-5	Actualisation du rapport de situation - Réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre	2020	Rapport de situation	2012-II-4 RV (17) 11 rev. 1	RV/G - RV	I	→4.1

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Déclaration de Mannheim
VI-20-6	Evaluation de la mise en œuvre de la stratégie pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane	2021		2012-II-4	RV/G - RV	II	→4.1
VI-20-7	Préparation d'options techniques et de propositions concertées des Etats membres de la CCNR en vue de faciliter les travaux au sein du Groupe de travail CESNI/PT	2020 - 2021	ES-TRIN		RV/G	P	-
VI-20-8	Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du CESNI, du Comité du règlement de police, du Comité économique, de la présidence de la CCNR, et des travaux de l'Union européenne sur la base d'un mandat particulier ou d'une analyse du problème	2020 - 2021			RV/G - RV	P	-

PROTOCOLE 11

Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2020-2021

Résolution

La Commission Centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission Centrale pour la période 2020-2021.

Annexe

Annexe au protocole 11

Présidence des Comités pour la période 2020-2021

PERIODE	ORGANES								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Présidence 2020/2021	BE	BE	DE	NL	FR	BE	DE	CH	CH

Vice-présidence des Comités pour la période 2020-2021

PERIODE	ORGANES								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Vice- présidence 2020/2021	FR	FR	CH	DE	DE	DE	BE	NL	NL

PROTOCOLE 12

Interprétation de l'article 37 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin

Résolution

La Commission Centrale,

convaincue de la nécessité de mettre en œuvre une interprétation uniforme et non équivoque des stipulations de la Convention révisée pour la navigation du Rhin,

vu les « Principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim » énoncés dans la résolution 2003-II-10,

sur proposition de son Comité du droit fluvial,

constate que les « Droits de tirage spéciaux » mentionnés à l'article 37 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin correspondent à ceux du Fonds monétaire international. La référence à l'article 32 pour définir ces droits ne s'applique plus depuis l'entrée en vigueur du Protocole additionnel n° 6 à la Convention du 21 octobre 1999.

PROTOCOLE 13

État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

Protocole additionnel n° 1 - Amendement de l'article 40bis : répression des infractions aux règlements de police pour la navigation
signé à Strasbourg le 25 octobre 1972, entré en vigueur le 25 février 1975.

Protocole additionnel n° 2 - Articles 2 paragraphe 3 et 4 nouveaux : conditions de transport
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1^{er} février 1985.

Protocole additionnel n° 3 - Articles 23, 32 et 37 nouveaux : adaptation du montant des infractions
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1^{er} septembre 1982.

Protocole additionnel n° 4 - Ce protocole a cessé d'être en vigueur le 31.12.1999 en vertu de son article II (mesures d'assainissement structurel)
signé à Strasbourg le 25 avril 1989, entré en vigueur le 1^{er} août 1991.

Protocole additionnel n° 6 - Augmentation à 25.000 euros du montant des contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2011.

Protocole additionnel n° 7 - Ajout d'un paragraphe 2 de l'article 23 concernant la reconnaissance des certificats de bateaux et de patentes de bateliers
signé à Strasbourg le 27 novembre 2002, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2004.

Protocoles en cours de ratification

Protocole additionnel n° 5 - Prolongation au 29 avril 2003 des mesures d'assainissement structurel
signé à Strasbourg le 28 avril 1999
Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	18 décembre 2002
BELGIQUE	11 mars 2004
FRANCE	
PAYS-BAS	21 janvier 2000
SUISSE	5 octobre 2000

Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

signée à Strasbourg le 4 novembre 1988, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1997.

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification	Dépôt des instruments de dénonciation
ALLEMAGNE ¹	9 mars 1999	7 juin 2018
BELGIQUE		
FRANCE		
LUXEMBOURG ²	8 juillet 1993	7 juin 2018
PAYS-BAS ³	16 avril 1997	7 juin 2018
SUISSE ⁴	21 mai 1997	

¹ **Réserves et déclarations faites par l'Allemagne**

Réserves

1. La République fédérale d'Allemagne, en vertu de l'article 18 paragraphe 1 de la Convention se réserve le droit de ne pas appliquer, en totalité ou en partie, les dispositions de la Convention, aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) à c) ainsi qu'aux bâtiments visés à l'article 18, paragraphe 1, lettres d) et e) de la Convention CLNI.
2. La République fédérale d'Allemagne déclare, en vertu de l'article 18, paragraphe 2 de la Convention, qu'elle n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, 2^{ème} phrase, lettres a) et b).

Déclaration

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que l'ladite Convention est applicable à toutes les voies navigables allemandes.

² **Réserves et déclarations faites par le Luxembourg en vertu des dispositions de la Convention**

Réserve :

La Convention ne s'applique cependant pas aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, ni aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives.

Déclaration

La Convention s'applique également aux parties navigables de la Sûre.

Dans les limites du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports bassins, voies navigables, écluses, pont et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

³ **Réserves et déclarations faites par les Pays-Bas en vertu des dispositions de la Convention**

Réserve

L'application de la Convention est en totalité exclue quant aux :

- a) créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau ;
- b) créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, et ce conformément à l'article 18, paragraphe 1, alinéas a) et b) de la Convention.

Déclaration

Le Royaume des Pays Bas déclare, conformément à l'article 15, paragraphe 1 de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), que la Convention sera applicable à toutes les eaux intérieures des Pays-Bas.

⁴ **Réserves et déclarations faites par la Suisse en vertu des dispositions de la Convention**

Réserve

- a) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau (article 18, paragraphes 1, lettre a) ;
- b) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives (article 18, paragraphe 1, lettre d) ;
- c) la Confédération suisse n'appliquera pas les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, lettres a et b) de la Convention (article 18, paragraphe 2).

Déclaration

Le Conseil fédéral déclare en outre, conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention, que la Confédération suisse appliquera également les dispositions de la Convention au Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)

La présente Convention était ouverte à la signature de tout Etat du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg, elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

Participants	Signature	Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion
Allemagne ¹	11 juillet 2013	ratification 27 septembre 2018
Autriche		
Belgique	27 septembre 2012	-
Bulgarie		-
France	27 septembre 2012	-
Hongrie		adhésion 7 mars 2018
Luxembourg	27 septembre 2012	ratification 25 septembre 2014
Pays-Bas ²	29 novembre 2012	acceptation 7 juin 2018
Pologne	3 décembre 2013	
Serbie	18 juin 2013	ratification 18 juin 2013
Slovaquie		
Suisse		

¹ **Réserve faite par l'Allemagne**

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, de la Convention, la République fédérale d'Allemagne se réserve le droit d'exclure en totalité ou en partie l'application des dispositions de ladite Convention aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) et c) de la Convention et aux bâtiments visés à l'article 18, paragraphe 1, lettre d), de la convention.

² **Réserve faite par les Pays-Bas**

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, le Royaume des Pays-Bas, pour la partie européenne des Pays-Bas, se réserve le droit d'exclure en totalité l'application des dispositions de ladite Convention en cas de dommages dus à un changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)

signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009.

Le 22 juin 2017, la Conférence des Parties Contractantes a adopté une résolution portant modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et de son Règlement d'application - Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs) (Résolution CDNI 2017-I-4).

Les modifications à la présente Convention sont soumises à la ratification, acceptation ou approbation des Parties contractantes. Elles entrent en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation conformément à l'article 19, paragraphe 4 de la CDNI.

Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application

Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)

Participants	Ratification, acceptation ou approbation
Allemagne	
Belgique	
France	
Luxembourg	
Pays-Bas	
Suisse	

Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

signée à Budapest le 22 juin 2001, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005.

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002

Luxembourg : 25 mars 2004

Roumanie : 3 avril 2004

Suisse : 19 mai 2004¹

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 14 novembre 2005

Bulgarie : 19 avril 2006

Pays-Bas : 20 juin 2006

Russie : 11 avril 2007

France : 11 mai 2007

Allemagne : 10 juillet 2007

Slovaquie : 27 novembre 2007

Moldavie : 21 avril 2008

Belgique : 5 août 2008

Serbie : 10 juin 2010²

Ukraine : 17 avril 2014

¹ **Déclaration faite par la Suisse**

Déclaration relative à l'article 30 alinéa 1 : la Suisse n'applique pas la Convention à ses voies navigables nationales, eaux frontalières y comprises à l'exception du Rhin, de la frontière suisse à Rheinfelden.

Déclaration relative à l'article 31 lettre a : la Suisse applique également la Convention aux transports de marchandises sur le Rhin entre la frontière suisse et Rheinfelden.

² **Déclaration faite par la Serbie**

En vertu de l'article 31(a), la Serbie déclare qu'elle appliquera les dispositions de la Convention aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur le territoire de la République de Serbie.

Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

signé à Genève le 26 mai 2000, entré en vigueur le 29 février 2008.

Le Règlement annexé à l'Accord est entré en vigueur le 28 février 2009.

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

Dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion :

Russie : adhésion le 10 octobre 2002
Pays-Bas : acceptation le 30 avril 2003
Hongrie : adhésion le 4 mai 2004
Autriche : adhésion le 9 novembre 2004
Bulgarie : ratification le 7 mars 2006
Luxembourg : ratification le 24 mai 2007
Allemagne : ratification le 31 janvier 2008
Moldavie : acceptation le 19 février 2008
France : approbation le 3 avril 2008
Roumanie : adhésion le 3 décembre 2008
Croatie : ratification le 4 mars 2009
Slovaquie : ratification le 20 octobre 2009
Ukraine : adhésion le 28 janvier 2010
Pologne : adhésion le 25 juin 2010
Serbie : adhésion le 6 janvier 2011
Suisse : adhésion le 8 février 2011
République tchèque : ratification le 21 septembre 2011
Belgique : adhésion le 17 juin 2014

PROTOCOLE 14

Situation économique de la navigation intérieure en Europe

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris connaissance du rapport verbal du président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour le premier semestre 2019 et sur les prévisions pour le second semestre.

Annexe

1. Total des volumes transportés et prestation de transport en Europe occidentale

Au premier semestre 2019, la demande en matière de transport présentait des tendances divergentes dans les États pour lesquels des résultats semestriels étaient disponibles¹.

Pays-Bas :

Dans le pays où la demande de transport par voies navigables intérieures est la plus forte, le volume de transport a considérablement augmenté par rapport à la même période de l'année précédente. Le vrac liquide a affiché la plus forte augmentation avec +11,4% (source des chiffres : office néerlandais des statistiques, CBS). Au premier semestre 2019, ce sont 63,3 millions de tonnes de vrac liquide qui ont été transportées. Le transport en vrac sec a affiché une légère baisse de 2%, passant à 103,2 millions de tonnes. La quantité de fret transportée par conteneur est restée, avec 26,8 millions de tonnes, à peu près au même niveau que durant la même période de l'année précédente. Cela constitue une différence par rapport à l'Allemagne, où le transport de conteneurs n'a pas encore atteint le niveau de la même période de l'année précédente (voir le texte ci-dessous).

Tableau 1 : Volumes de fret par voies navigables intérieures dans les États riverains du Rhin au premier semestre de 2017, 2018 et 2019 (en millions de tonnes et taux de variation en%)²

	Premier semestre 2017	Premier semestre 2018	Premier semestre 2019	Taux de variation 2019/2018	Taux de variation 2019/2017
Pays-Bas	182,8	188,6	193,4	+2,5 %	+4,5 %
Allemagne	110,9	109,7	105,8	-4,0 %	-5,0 %
France	30,6	30,9	32,6	+5,4 %	+6,5 %
Belgique - Flandre	36,3	37,0	36,0	-3,0 %	-1,0 %
Belgique - Wallonie	20,9	21,6	20,4	-6,0 %	-2,0 %
Suisse	2,7	2,9	3,2	+12,5 %	+20,0 %

Source : Eurostat [*iww_go_qnave*], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Ports rhénans suisses

France :

Au cours du premier semestre de 2019, la France a connu une très forte augmentation du transport de marchandises sèches, qui représente environ 80% de la totalité du trafic de navigation intérieure sur les voies navigables françaises. Les chiffres des Ports de Paris le confirment également : au cours des six premiers mois de 2019, le trafic de navigation intérieure au sein du plus grand complexe portuaire français (trafic fluvial de 12,7 millions de tonnes, dont 9,8 millions de tonnes de sable, de terre et de matériaux de construction au premier semestre 2019) affichait 32,8% de plus qu'à la même période de l'année précédente. L'augmentation des sables, terres et matériaux de construction était de 34,4%.³

¹ Les pays représentés ici sont les États riverains du Rhin ou les États membres de la CCNR. Pour les autres principaux pays concernés par la navigation intérieure en Europe, Eurostat n'avait pas encore produit de résultats semestriels complets lors de la rédaction du rapport.

² Pour la Belgique ont été utilisés les résultats des deux administrations régionales belges des voies navigables (de Vlaamse Waterweg et SPW Service Public de Wallonie). La raison en est qu'au niveau de l'office belge de statistique, le trafic de conteneurs est sous-évalué, ce qui fausse le résultat global.

³ Source : Ports de Paris

Une des principales raisons de cette augmentation est le projet Grand Paris Express, qui comprend également des bateaux de navigation intérieure pour la construction des nouvelles lignes de métro. De plus, les inondations survenues au cours du premier semestre 2018 sur la Seine ont réduit le transport de marchandises, ce qui explique pourquoi le résultat du premier semestre 2019 a, lui aussi, été nettement supérieur.

Étant donné que le trafic fluvial à Paris et dans ses environs (22,1 millions de tonnes en 2018) représente de loin la plus grande part du trafic de navigation français par voie navigable intérieure (à hauteur de 59,6 millions de tonnes en 2018), l'augmentation à Paris et en Ile-de-France s'est clairement répercutée sur l'ensemble du résultat national.

Allemagne :

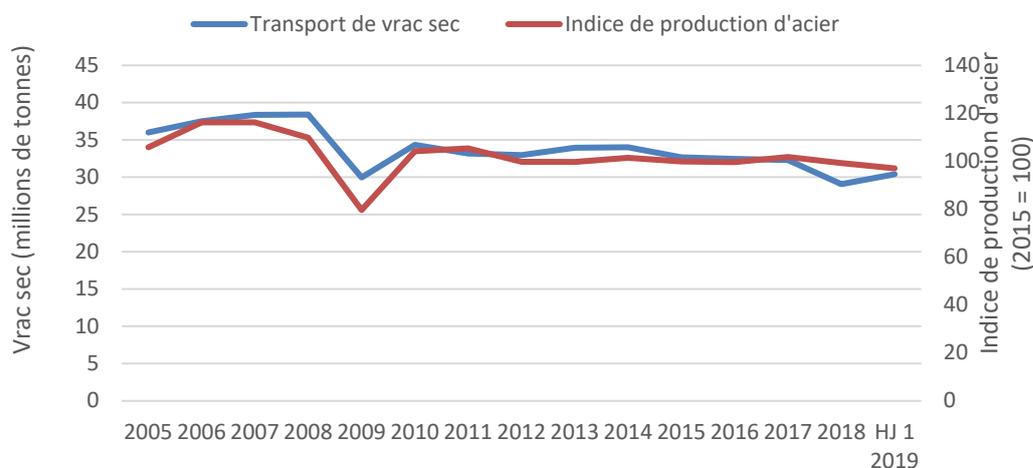
Au premier semestre 2019, le volume de marchandises transportées sur les voies de navigation intérieures allemandes comptait 57% de vrac sec, 25% de vrac liquide, 10% de fret conteneurisé, 5% de colis et 2% d'autres types de marchandises.¹

Les matières premières liées à la production d'acier et au secteur de l'énergie (charbon, minerai de fer, minerais de métaux non ferreux, produits de cokéfaction) représentaient 42% du vrac sec (25,5 millions de tonnes sur 60,8 millions de tonnes).

On peut cependant constater que la quantité absolue et le pourcentage de ces matières premières sont en baisse. Au premier semestre 2011, par exemple, ont été transportées 30,8 millions de tonnes de charbon, de minerai de fer, de minerais de métaux non ferreux et de produits de cokéfaction. La part de ces matières premières dans tous les produits en vrac sec était de 47% au cours de ce semestre.

La diminution du transport de ces matières premières a un impact sur la demande de transport de vrac sec, et donc également sur la demande globale de transport sur les voies de navigation intérieures allemandes. Sur le long terme, elle est également liée à l'évolution de la production d'acier en Allemagne. Comme le montre le graphique suivant, la production d'acier en Allemagne n'a pas encore atteint le niveau qui était le sien avant la crise économique et financière de 2009, même après une dizaine d'années de reprise. Il y a eu dernièrement, entre 2017 et le premier semestre 2019, à nouveau une baisse de production.

Figure 1 : Niveau trimestriel moyen du transport de marchandises sèches en vrac sur les voies de navigation intérieures allemandes (en millions de tonnes, axe de gauche) et indice de production d'acier allemand (axe de droite)



Source : Eurostat [sts_inpr_q], Destatis, analyse de la CCNR.

¹ Source : Calcul de la CCNR d'après les données de Destatis.

Le taux de variation négatif observé pour le transport par voies navigables allemandes, qui affichait -4,0% au premier semestre 2019 par rapport au premier semestre 2018, et -5,0% par rapport au premier semestre 2017, est également imputable au trafic de conteneurs, lequel, au premier semestre 2019, était de 12% inférieur au niveau de la même période l'an dernier. Cela s'explique notamment par la longue période de basses eaux survenue au second semestre 2018, qui a pour l'instant stoppé la tendance à la hausse du transport de conteneurs. Par ailleurs, l'année 2018 a également connu, jusqu'au début de la période d'étiage, les effets particuliers positifs de l'incident de Rastatt, qui a causé l'interruption du transport ferroviaire de marchandises pendant plusieurs semaines, entraînant ainsi une augmentation temporaire du transport de conteneurs sur le Rhin. Ces effets ont cependant été inversés par la période de basses eaux du second semestre de 2018.

Belgique :

En ce qui concerne la Belgique, l'office national de statistique est actuellement confronté à des problèmes de sous-évaluation des données relatives au transport de conteneurs, de sorte que ce sont des statistiques de l'administration régionale des voies navigables qui sont utilisées (pour la Flandre, celles réunies par De Vlaamse Waterweg ; pour la Wallonie, celles du SPW (Service public de Wallonie), Voies hydrauliques). Les données de ces deux organisations révèlent une légère baisse du transport de marchandises au premier semestre.

Les statistiques détaillées sur le transport de marchandises en Flandre montrent une diminution du transport de produits agricoles au premier semestre, à laquelle s'ajoute, en outre, une diminution du transport de minerais et d'engrais. Le transport de sables, terres et matériaux de construction, qui, en termes de quantité, constituent le plus grand segment de marchandises, a connu une légère augmentation d'environ 0,5%.

Ce dernier segment de marchandises est également le plus important de la navigation intérieure de Wallonie en termes de quantité. Au premier semestre, 8,26 millions de tonnes de ces matériaux ont été transportées, soit 40,6% de l'ensemble des transports par bateau en Wallonie. Ce segment a toutefois connu une légère baisse de 2 % par rapport à la même période de l'année précédente. Le transport de produits agricoles en Wallonie a affiché une baisse encore plus importante (-20%, soit 2,3 millions de tonnes).

Suisse :

La forte augmentation en Suisse est due à l'interruption de la production de la seule raffinerie du pays (située à Cressier, canton de Neuchâtel), qui a duré de la mi-mai à la fin juin 2019. Il a été remédié à la pénurie de produits pétroliers qui en a résulté en Suisse par des importations via le Rhin. Le transport de produits pétroliers sur le Rhin vers Bâle s'en est trouvé augmenté de 36,5% au premier semestre 2019 par rapport à la même période de l'année précédente, et a contribué de manière décisive à la forte augmentation (12,5%) du trafic rhénan en Suisse au premier semestre.¹

2. Volume transporté pour les conteneurs

Comme dans le passé, en Europe, plus de 99 % des transports de conteneurs sont effectués dans des États du bassin rhénan. Pour l'ensemble de la Belgique, en raison des problèmes statistiques susmentionnés, il n'existe actuellement que peu de statistiques significatives de l'office national de statistique concernant les conteneurs. Pour la Flandre, qui affiche des chiffres beaucoup plus élevés que la Wallonie en ce qui concerne le transport de conteneurs, De Vlaamse Waterweg a fait état d'une légère augmentation d'environ 1% au premier semestre 2019 pour les chiffres exprimés en EVP et d'une légère baisse de 0,8 % pour ceux exprimés en tonnes. La Wallonie, quant à elle, ne dispose pas de statistiques relatives au transport de conteneurs recueillies sur des périodes inférieures à une année.

¹ Source : Ports rhénans suisses (SRH) et Association Suisse de navigation et d'économie portuaire (2019), communiqué de presse intitulé «Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2019: Starkes Vorjahresergebnis übertroffen», publié le 15 août 2019.

Dans les Ports rhénans suisses, la manutention fluviale a atteint 62 907 EVP au premier semestre 2019. Par rapport aux 74 656 EVP atteints au premier semestre 2018, cela correspond à une baisse de près de 16 %. Cette diminution doit être interprétée dans le contexte de l'effet particulier positif qui s'est produit entre le printemps 2017 et la mi-2018 en raison de l'accident de Rastatt. L'effet particulier a consisté en un transfert modal temporaire de la voie navigable vers le rail, qui concernait notamment le transport de conteneurs. Cet effet a cependant expiré pour le moment, en raison de la période de basses eaux du second semestre 2018.

Le tableau suivant contient les statistiques relatives au transport de conteneurs (en millions de tonnes) pour les Pays-Bas, la France, l'Allemagne et la Belgique (Flandre). Le niveau à peu près équivalent atteint aux Pays-Bas et en Flandre (par rapport au premier semestre 2018) est compensé par une baisse manifeste en Allemagne et en France.

Tableau 2 : Transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures (en millions de tonnes)

	Premier semestre 2017	Premier semestre 2018	Premier semestre 2019	Taux de variation 2019/2018	Taux de variation 2019/2017
Pays-Bas	25,4	26,8	26,8	+/-0 %	+6,0 %
Allemagne	11,4	12,3	10,9	-12,0 %	-5,0 %
Belgique - Flandre	3,6	3,9	3,9	-0,8 %	+7,2 %
France	2,0	1,9	1,7	-11,0 %	-14,0 %

Source : Eurostat [iww_go_qcnave], Destatis, CBS et De Vlaamse Waterweg.

Les raisons de la baisse en Allemagne et en France sont également dues aux conséquences persistantes de la période de basses eaux en 2018, car les chargeurs ne confient pas encore dans la même mesure qu'auparavant le transport de conteneurs à la navigation fluviale intérieure. L'affaiblissement du cadre économique, en particulier le déclin du commerce mondial et l'épuisement de l'effet Rastatt ont joué un rôle supplémentaire.

3. Volumes transportés et prestations de transport par types de cargaison sur le Rhin traditionnel — en tenant compte des basses eaux

Les deux tableaux suivants montrent les résultats semestriels du Rhin traditionnel par type de cargaison. La baisse de volume du vrac sec est liée au ralentissement des volumes de vrac traditionnel, tels que le charbon et les minerais en Allemagne, exposés dans le chapitre précédent. Pour le transport de conteneurs, ainsi qu'expliqué ci-dessus également, un résultat plus faible est actuellement prédominant en raison de l'élimination de l'effet Rastatt et des conséquences de la faible consommation d'eau à partir de 2018. Seuls le vrac liquide et d'autres marchandises affichent des résultats plus positifs. C'est ce qui ressort également des graphiques ci-dessous, qui montrent clairement que la demande de transport de vrac liquide est déjà revenue à une tendance axée sur la croissance. Un effet particulier positif y a également été associé en Suisse (en ce qui concerne la raffinerie du pays, voir la section sur la Suisse ci-dessus).

Tableau 3 : Volume de marchandises sur le Rhin traditionnel au premier semestre de 2017, 2018 et 2019.

	Premier semestre (en millions de tonnes)			Taux de variation en %	
	2017	2018	2019	2019/2018	2019/2017
Vrac sec	53,4	52,1	50,6	-3,0 %	-5,0 %
Vrac liquide	20,9	23,4	23,3	+/-0 %	+12,0 %
Cargaison de conteneurs	10,4	11,1	9,8	-12,0 %	-5,0 %
Colis	6,8	5,1	4,7	-8,0 %	-31,0 %
Autres cargaisons	1,8	1,8	2,2	+19 %	+17,0 %
TOTAL	93,2	93,5	90,5	-3,0 %	-3,0 %

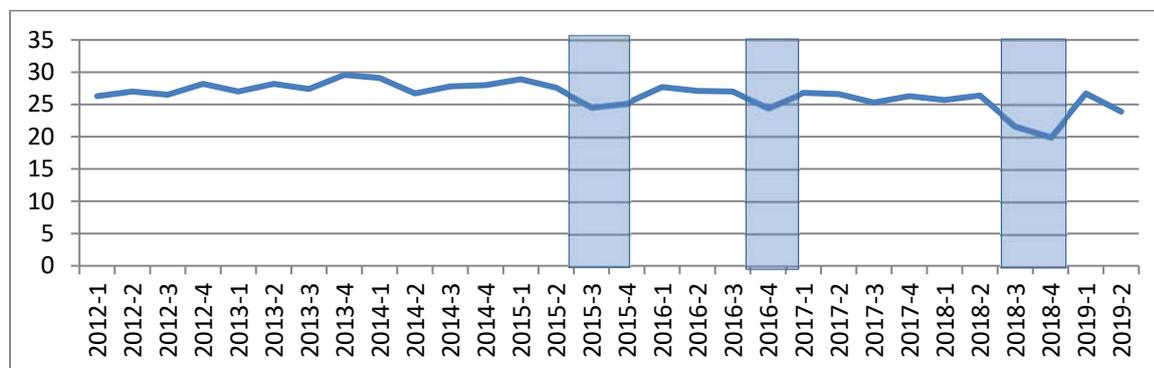
Source : Destatis

Tableau 4 : Prestation de transport sur le Rhin traditionnel au premier semestre de 2017, 2018 et 2019 par types de cargaison

	Premier semestre de l'année (milliard de tkm)			Taux de variation en %	
	2017	2018	2019	2019/2018	2019/2017
Vrac sec	9,2	9,5	9,1	-5,0 %	-2,0 %
Vrac liquide	4,3	5,5	5,5	+2,0 %	+27,0 %
Cargaison de conteneurs	2,9	3,3	2,8	-14,0 %	-5,0 %
Colis	2,0	1,1	1,1	+1,0 %	-44,0 %
Autres cargaisons	0,6	0,6	0,8	+38,0 %	+30,0 %
TOTAL	19,1	19,9	19,3	-3,0 %	+1,0 %

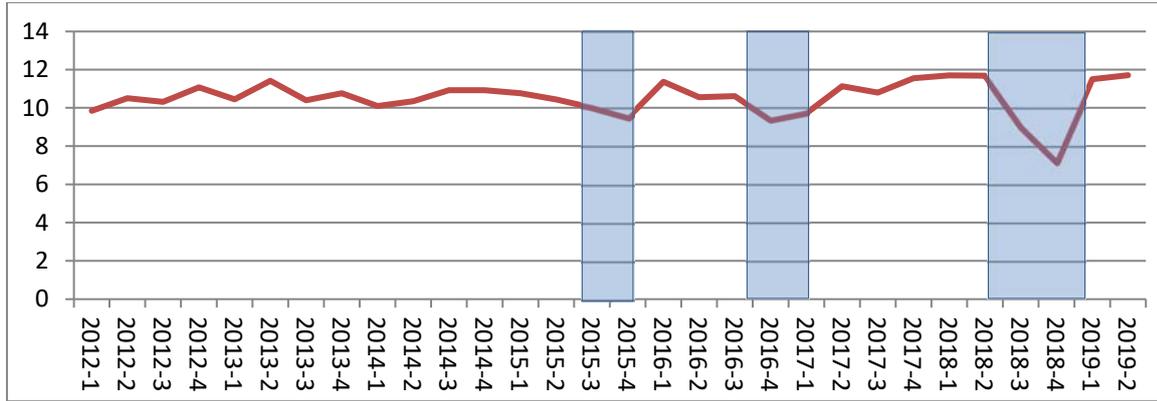
Source : Destatis

Figure 2 : volumes de vrac sec transportés sur le Rhin (en millions de tonnes) et périodes de basses eaux (marquées en bleu)



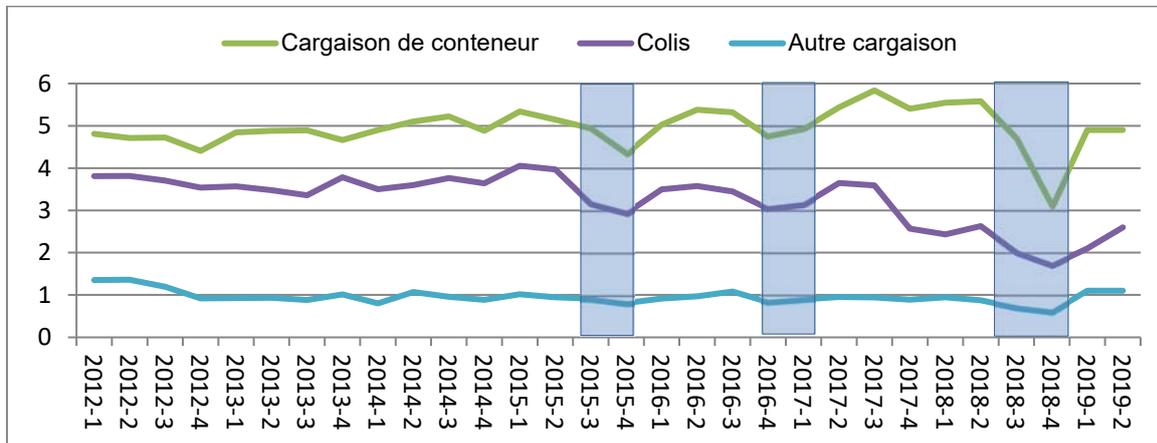
Source : Destatis

Figure 3 : volumes de vrac liquide, de conteneurs et de colis transportés sur le Rhin (en millions de tonnes) et périodes de basses eaux (marquées en bleu)



Source : Destatis

Figure 4 : volumes de cargaisons de conteneurs, colis et autres cargaisons transportés sur le Rhin traditionnel (en millions de tonnes) et périodes de basses eaux (marquées en bleu)



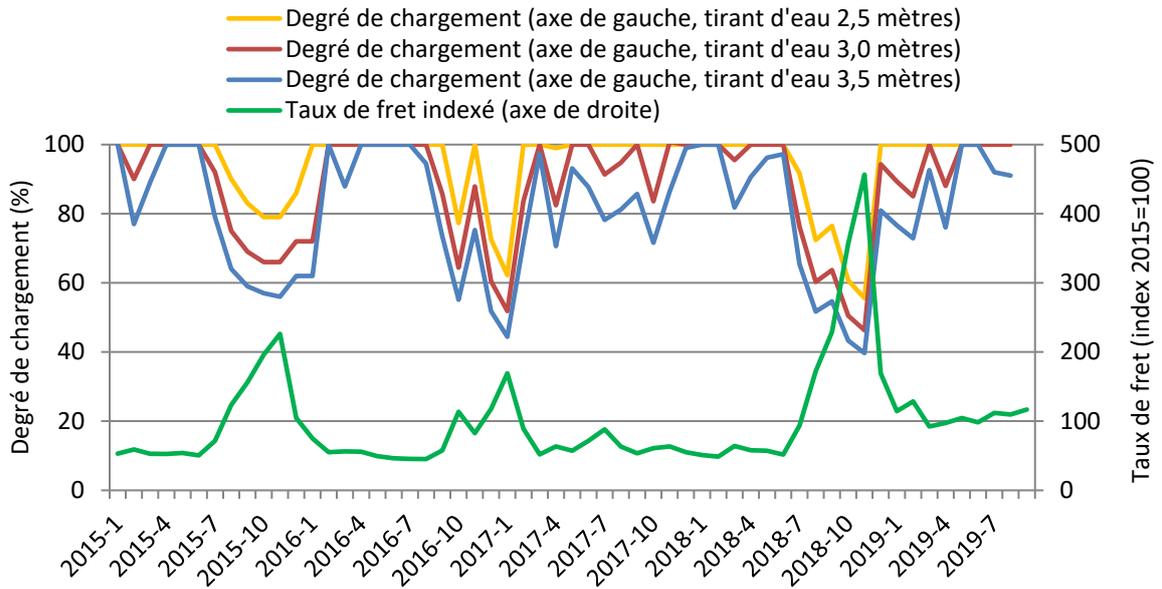
Source : Destatis

4. Degré maximal possible de chargement pour les bateaux et taux de fret mensuel

En raison de la sécheresse durant l'été et l'automne 2018, la navigation intérieure a dû réduire considérablement le degré de chargement des bateaux. L'indemnisation pour la perte de cargaison qui en résulte, accordée sous la forme de majorations pour les basses eaux, s'est traduite par une hausse des taux de fret.

Au premier semestre de 2019, cependant, les valeurs mesurées aux échelles sont revenues à la normale et par conséquent aussi le niveau des taux de fret (voir les deux graphiques ci-dessous).

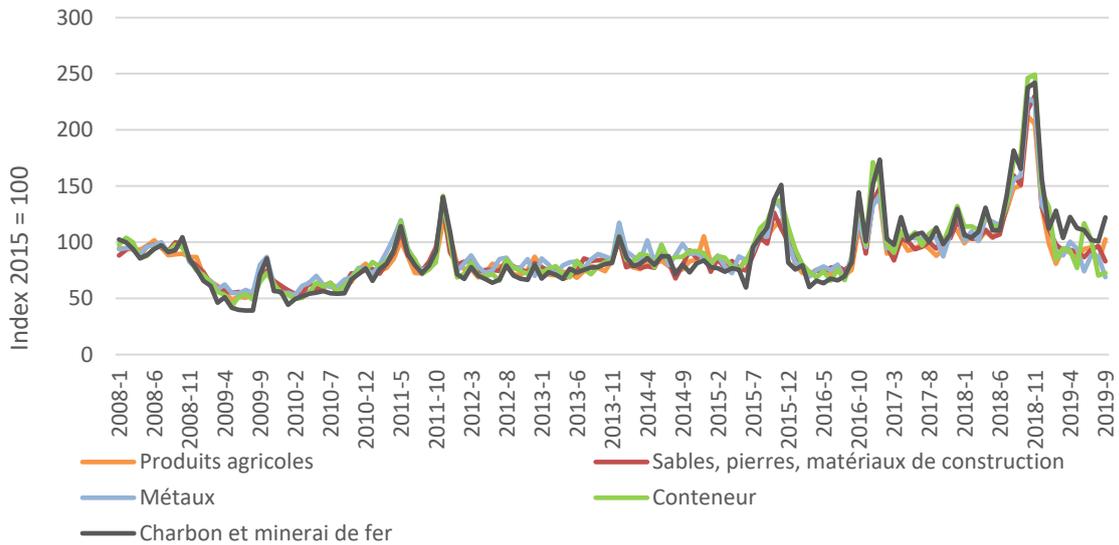
Figure 5 : degré maximal de chargement des bateaux à Maxau / Rhin supérieur et moyenne mensuelle des prix du transport (taux de fret) en navigation citerne sur le Rhin



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de PJK International (prix) et données relatives aux niveaux d'eau de l'administration fédérale des voies d'eau et de la navigation (WSV)

L'évolution mensuelle des taux de fret appliqués au transport en cale sèche dans l'espace rhénan (taux de fret sur le marché au comptant), présentée ici sur une période plus longue, montre également une forte dépendance vis-à-vis de l'évolution des hauteurs d'eau.

Figure 6 : Les prix mensuels du transport (taux de fret) en cale sèche dans l'espace rhénan



Source : Panteia

5. Perspectives pour la demande de transport sur le Rhin au second semestre de l'année

Outre les tendances au niveau des segments de marchandises, tels que le transport de marchandises sèches ou liquides en vrac et le transport de conteneurs, le volume transporté est également fortement influencé par les conditions de hauteur d'eau.

Le transport de marchandises sur le Rhin traditionnel n'a pas encore pu, comme indiqué au chapitre 3, atteindre le niveau qui était le sien à la même période l'année dernière. Bien qu'avec les 46,3 millions de tonnes affichés au premier trimestre 2019, le résultat ait atteint le même niveau qu'au premier trimestre 2018, il a toutefois de nouveau baissé au deuxième trimestre 2019.

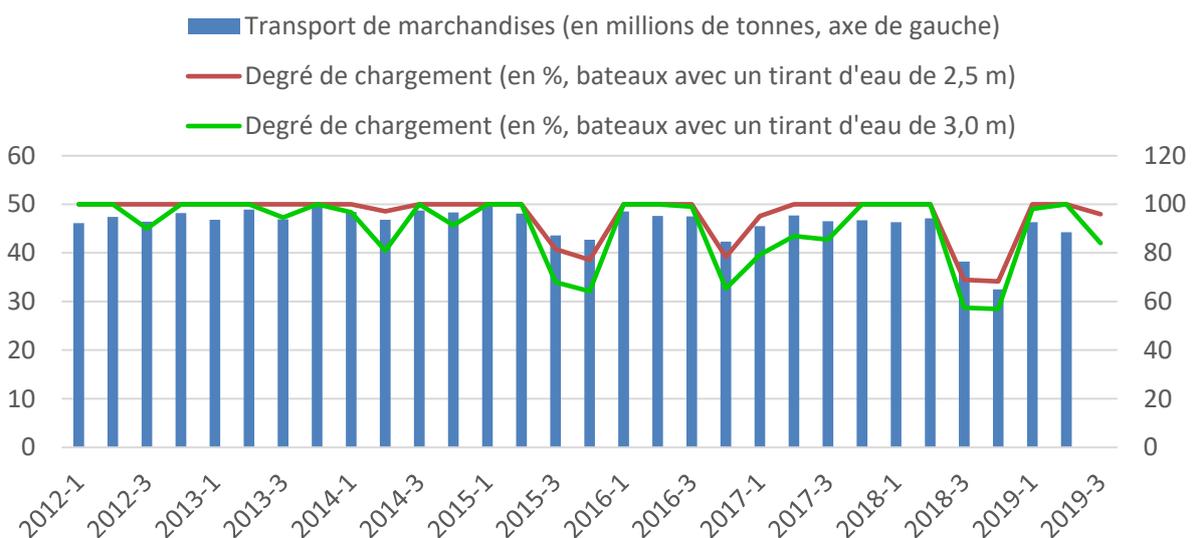
En ce qui concerne le résultat atteint au second semestre (3ème et 4ème trimestres), outre les tendances à moyen et à long terme pour chaque segment de marchandises, c'est l'hydraulicité (conditions de hauteurs d'eau) qui est significative. À cet égard, il est à noter que si, pendant l'été 2019, il n'y a pas eu de période de basses eaux marquée, on a néanmoins constaté une dégradation des conditions de hauteurs d'eau.

C'est ce qui ressort du graphique ci-dessous, illustrant le degré de chargement maximal à Kaub jusqu'au troisième trimestre 2019 et le transport de marchandises sur le Rhin (jusqu'au 2ème trimestre 2019). On note ici une baisse du degré de chargement par rapport au 2ème trimestre 2019, qui est naturellement plus importante pour les grands bateaux que pour les petits.

Ainsi, bien que les données concernant le transport de marchandises ne soient pas encore disponibles pour le second semestre de l'année, une tendance peut être établie sur la base des corrélations statistiques entre l'hydraulicité et les volumes transportés. Cette tendance indique que le résultat annuel du trafic rhénan pour l'ensemble de l'année 2019 sera dans tous les cas nettement supérieur à celui de 2018.

Il est toutefois peu probable actuellement que soit atteint le niveau de 2017, en raison notamment de la dégradation des conditions de hauteurs d'eau au 3ème trimestre 2019, ainsi que des problèmes structurels persistants dans le transport de marchandises sèches en vrac. Outre les facteurs susmentionnés, la tendance modérée à la baisse du transport de conteneurs et le ralentissement de la conjoncture économique mondiale jouent également un rôle à prendre en compte pour ces perspectives.

Figure 7 : degré maximal de chargement des bateaux à Kaub et transport de marchandises sur le Rhin



Source : Destatis et calcul de la CCNR d'après les données de l'Institut fédéral d'hydrologie.

PROTOCOLE 15

Prise de connaissance de l'avant-projet du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) avant notification à la Commission européenne par la présidence et information des partenaires

Pas de résolution.

PROTOCOLE 16

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Sommaire, articles 1.10, 1.10bis, 1.11, annexe 13 et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) (Article 2.13, chiffre 1) visant à l'actualisation de la liste des documents de bord

1. L'article 1.10, chiffre 1, lettres a) à ae) du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) dresse de manière exhaustive la liste des certificats et autres documents qui doivent impérativement se trouver à bord. D'autres documents réglementaires prescrivent également ces documents, tels que le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ainsi que le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN).
2. Le RVBR fixe la liste des documents exigés à bord lors de la visite par la Commission de visite, alors que le RPNR fixe la liste des documents exigés à bord durant l'exploitation du bâtiment.
3. La présente proposition d'amendements a pour objectif principal d'assurer la cohérence entre le RPNR, le RVBR, et l'ES-TRIN. En outre, la présentation des documents devant se trouver à bord s'en trouve nettement simplifiée. En l'espèce, il s'agit de simplifier la rédaction de l'article 1.10 du RPNR en renvoyant de manière expresse à une nouvelle annexe 13 du RPNR, qui comprend une liste exhaustive sous forme de tableau synthétique des documents de bord, réorganisée en six sous-catégories (bâtiment, équipage, secteurs de navigation, appareils de navigation et information, équipements, cargaison et déchets). De plus, un nouvel article 1.10bis du RPNR est créé pour regrouper les différentes dérogations, notamment pour les barges ou bâtiments de chantier.
4. La refonte de l'article 1.10 du RPNR vise également à séparer les documents officiels, qui avec l'entrée en vigueur des présents amendements sont listés dans la nouvelle annexe 13 du RPNR, des documents de type informatif. En ce sens, le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure actuellement mentionné à l'article 1.10, lettre m) du RPNR est un document informatif, qui ne s'adresse pas à une personne ou un bâtiment en particulier. La présente proposition d'amendement prévoit d'ajouter le Guide de radiocommunication à l'article 1.11 du RPNR concernant la présence à bord du RPNR.
5. La présente proposition d'amendements a également pour objectif de clarifier les exigences pour les livres de bord à la lumière des évolutions récentes du RPN (Résolution 2017-II-15).
6. La présente proposition d'amendement implique aussi d'actualiser le renvoi mentionné à l'article 2.13, chiffre 1, 1^{er} paragraphe du RVBR. En l'espèce, il convient de remplacer le renvoi à l'article 1.10, chiffre 2 du RPNR par le renvoi au nouvel article 1.10bis, chiffre 1 du RPNR.
7. La refonte des articles 1.10 et 1.10bis du RPNR permet aussi de moderniser la seule version linguistique française. En l'espèce, il s'agit de remplacer l'intitulé actuel de l'article 1.10 « Documents de bord et autres papiers » par « Certificats et autres documents ». En outre, la présente proposition vise à remplacer » systématiquement le mot « papier » par « document » dans les articles 1.10 et 1.10bis du RPNR.

Besoins auxquels doivent répondre l'amendement proposé

Les amendements proposés dans le RPNR et RVBR visent à mettre en cohérence les exigences du RPNR, du RVBR et de l'ES-TRIN. La refonte de l'article 1.10 du RPNR permet aussi de simplifier et de moderniser la rédaction. Le RPNR en sera plus lisible et intelligible, ce qui renforce sa sécurité juridique.

Éventuelles alternatives aux amendements envisagés

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR et le RVBR. Cela reviendrait à conserver des incohérences existantes entre le RPNR et le RVBR, ce qui en compliquerait la lecture et affaiblirait la sécurité juridique.

Conséquences de ces amendements

Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est limité.

Conséquences d'un rejet de ces amendements

Il serait possible de renoncer à ces amendements, mais cela ne permettrait pas une harmonisation des listes des documents de bord entre le RPNR, le RVBR et l'ES-TRIN. Il en résulterait des incohérences, y compris juridiques à moyen et long terme, ce qui porterait atteinte à la sécurité juridique de la réglementation rhénane.

Le rejet de ces amendements nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police et du Comité du règlement de visite,

dans le but d'améliorer la lisibilité de ses règlements,

dans le but d'assurer la cohérence entre le Règlement de police pour la navigation du Rhin, le Règlement de visite des bateaux du Rhin et le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN),

adopte les amendements au sommaire, aux articles 1.10, 1.10bis, 1.11, et à l'annexe 13 du Règlement de police pour la navigation du Rhin ainsi qu'à l'article 2.13, chiffre 1, du Règlement de visite des bateaux du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2020.

Annexe

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 1.10 est rédigée comme suit :*

« 1.10 Certificats et autres documents de bord ».

b) *Après l'indication relative à l'article 1.10, l'indication relative à l'article 1.10bis est insérée comme suit :*

« 1.10bis Dérogations relatives aux certificats et autres documents de bord pour certains bâtiments ».

c) *L'indication relative à l'article 1.11 est rédigée comme suit :*

« 1.11 Présence à bord du Règlement de police pour la navigation du Rhin et du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure ».

d) *Après l'indication relative à l'annexe 12, l'indication relative à l'annexe 13 est ajoutée comme suit :*

« Annexe 13 : Liste des certificats et autres documents de bord visés à l'article 1.10 du RPNR ».

2. *L'article 1.10 est rédigé comme suit :*

« Article 1.10

Certificats et autres documents de bord

Les certificats et autres documents visés à l'annexe 13 du présent règlement doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières. Ils doivent être présentés à toute réquisition aux agents des autorités compétentes. »

3. Après l'article 1.10, l'article 1.10bis est inséré comme suit :

« Article 1.10bis

Dérogations relatives aux certificats et autres documents de bord pour certains bâtiments

1. Par dérogation à l'article 1.10, les documents visés à l'annexe 13, aux chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement ne doivent pas obligatoirement se trouver à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique selon le modèle ci-dessous :

NUMERO EUROPEEN UNIQUE D'IDENTIFICATION

DES BATEAUX : - R

CERTIFICAT DE VISITE

- NUMERO :

- COMMISSION DE VISITE :

- VALABLE JUSQU'AU :

la mention relative à l'attestation d'appartenance à la navigation rhénane étant constituée par la lettre R en caractère majuscule placée à la suite du numéro européen unique d'identification des bateaux.

Les indications demandées doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur.

La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur ; elle doit être fixée à demeure à un endroit bien lisible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.

La concordance entre les indications portées sur la plaque, à l'exception de la lettre R, et celles du certificat de visite de la barge doit être confirmée par une Commission de visite dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.

Les documents visés à l'annexe 13, chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement doivent être conservés par le propriétaire de la barge.

La présence à bord des documents visés à l'annexe 13, chiffre 5.4 du présent règlement n'est pas nécessaire lorsque le numéro de l'agrément de type des moteurs est apposé sur la plaque métallique.

2. Les bâtiments de chantier visés à l'article 1.01, chiffre 1.24 de l'ES-TRIN, non munis de timonerie ni de logement, ne sont pas tenus d'avoir à bord les documents visés à l'annexe 13, aux chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement ; ces documents doivent toutefois être tenus à disposition en permanence dans le secteur du chantier. Les bâtiments de chantier doivent avoir à bord une 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.
3. L'obligation de posséder à bord un livre de bord au sens de l'annexe 13, chiffre 2.2 du présent règlement ne s'applique pas aux remorqueurs et pousseurs de port, ni aux barges de poussage sans équipage, bateaux des autorités et bateaux de plaisance. »

4. *L'article 1.11 est rédigé comme suit :*

« Article 1.11

Présence à bord du Règlement de police pour la navigation du Rhin et du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure

1. Un exemplaire mis à jour du présent règlement, y compris les prescriptions édictées en vertu de l'article 1.22bis, doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage. Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis.
2. Un exemplaire du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure, partie générale et partie régionale Rhin / Moselle, doit se trouver à bord de tout bâtiment équipé d'une station de bateau en vertu de l'article 4.05. Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis.

5. *Après l'annexe 12, l'annexe 13 est ajoutée 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),
- 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.

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique
1. Bâtiments		
1.1	Le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent	RVBR, article 1.04
1.2	L'attestation d'appartenance à la navigation rhénane	Résolution CCNR 2015-II-10
1.3	Le certificat de jaugeage du bâtiment	Convention du 15 février 1966
2. Équipage		
2.1	Une patente du Rhin ou un autre certificat de conduite reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou une grande patente ou un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu dudit Règlement; pour les certificats de conduite reconnus équivalents, le conducteur doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	RPN, article 3.02
2.2	Le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe A4 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. Les livres de bord reconnus doivent être tenus dans au moins l'une des langues officielles de la CCNR	RPN, article 3.13
2.3	L'attestation relative à la délivrance des livres de bord	RPN, article 3.13

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique
2.4	Un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; ce document n'est pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu dudit Règlement porte la mention correspondante ; lorsque la Commission centrale pour la navigation du Rhin a reconnu comme équivalents le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar d'un État, le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas requis si le certificat de conduite porte la mention correspondante	RPN, article 6.03
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
2.6	Les attestations pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	RPN, article 5.01 et suivants
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 4bis.02
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
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)
4. Appareil de navigation et 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
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

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique
4.3	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 3 ES-TRIN, annexe 5, section IV, article 2, chiffre 9
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
4.5	Le ou les "certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences" ou la "licence de station de navire"	
5. Équipements		
5.1	L'attestation de contrôle des installations de gouverne motorisées	ES-TRIN, article 6.09, chiffre 5
5.2	L'attestation de contrôle de la timonerie réglable en hauteur	ES-TRIN, article 7.12, chiffre 12
5.3	Les attestations de contrôle des chaudières et aux autres réservoirs sous pression	ES-TRIN, article 8.01, chiffre 2
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
5.5	Les documents relatifs aux installations électriques	ES-TRIN, article 10.01, chiffre 2
5.6	L'attestation relative aux câbles	ES-TRIN, article 13.02, chiffre 3, lettre a)
5.7	Le marquage de contrôle des extincteurs portatifs	ES-TRIN, article 13.03, chiffre 5
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
5.9	Les attestations de contrôle et les instructions d'utilisation des grues	ES-TRIN, article 14.12, chiffres 6, 7 et 9
5.10	L'attestation de contrôle des installations à gaz liquéfiés	ES-TRIN, article 17.13
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
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

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique
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
6.2	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)
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, article 2.03 et appendice I
6.4	Le justificatif d'approvisionnement en gazole y compris les reçus des transactions de rétribution 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
6.5	L'attestation de déchargement	RPNR, article 15.08, chiffre 2 CDNI, annexe 2 et Partie B, modèle de l'appendice IV

»

Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR)

L'article 2.13, chiffre 1, 1^{er} paragraphe, est rédigé comme suit :

1. Lorsque la Commission de visite s'aperçoit, lors d'une visite, qu'un bâtiment ou son gréement présente des imperfections graves qui soient de nature à compromettre la sécurité des personnes se trouvant à bord ou celle de la navigation, elle doit retenir le certificat de visite et en informer sans délai la Commission de visite qui l'a délivré. Dans le cas de barges poussées, la plaque métallique visée à l'article 1.10bis, chiffre 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin doit également être enlevée.

PROTOCOLE 17

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à l'harmonisation de la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau »

1. La sécurité juridique est garantie par la qualité de la réglementation, qui doit être normative, c'est-à-dire prescrire, interdire, sanctionner. En outre, la réglementation doit être intelligible. L'intelligibilité implique la lisibilité autant que la clarté et la précision des énoncés ainsi que leur cohérence. En ce sens, la cohérence d'une réglementation implique une harmonisation de la terminologie, c'est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, qui constitue un élément essentiel permettant de garantir la sécurité juridique d'une réglementation.
2. Le premier règlement de police pour la navigation du Rhin intitulé « Règlement de police pour la navigation depuis Bâle jusque dans la mer » a été adopté par le Protocole No. VIII de 1850, ce qui illustre à la fois le caractère précurseur de la réglementation rhénane, mais également l'ancienneté et la permanence des termes, des expressions et des définitions employées. Si le RPNR a traversé les siècles, des incohérences terminologiques subsistent, sachant que les termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau » étaient employés dans les trois versions linguistiques du RPNR, à savoir l'allemand, le français et le néerlandais, sans être définis au préalable. L'absence d'une terminologie harmonisée sur des termes clairement définis génère des incertitudes juridiques, qu'il est nécessaire de clarifier, afin de garantir la sécurité juridique de la réglementation rhénane.
3. L'harmonisation de la terminologie autour des termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau » s'est déroulé en deux temps.
 - i) Dans un premier temps, l'harmonisation de la terminologie a nécessité de définir les termes d'« eaux navigables » et de « chenal navigable » comme suit :

FR/DE/NL	Français (FR)	Allemand (DE)	Néerlandais (NL)
eaux navigables, Fahrwasser, vaarwater	Partie de la voie d'eau utilisée par la navigation de transit en fonction des conditions locales.	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach von der durchgehenden Schifffahrt benutzt wird.	Gedeelte van de vaarweg dat, al naargelang de lokale omstandigheden, door de doorgaande scheepvaart wordt gebruikt.
chenal navigable, Fahrrinne, vaargeul	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation de transit.	Teil der Wasserstraße, in dem für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung angestrebt wird.	Gedeelte van de vaarweg waarin voor de doorgaande scheepvaart zoveel mogelijk een vastgestelde breedte en diepte in stand gehouden wordt.

- ii) Dans un deuxième temps, l'harmonisation de la terminologie s'est traduite par un examen systématique de l'emploi de la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau » au sein du RPNR, impliquant selon les cas, une mise en cohérence d'une ou plusieurs versions linguistiques du RPNR.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Les amendements proposés dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin visent à améliorer la cohérence terminologique du RPNR, relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau » et à leurs emplois dans les trois versions linguistiques.

L'harmonisation de la terminologie utilisée dans le RPNR permet de réduire les incohérences et se traduit en l'espèce par une rédaction simplifiée et plus moderne, permettant de rendre le RPNR plus lisible et accessible. L'harmonisation de la terminologie améliore aussi la qualité de la réglementation, à savoir sa clarté, son intelligibilité et son efficacité. Cette harmonisation intégrale de la terminologie renforce la sécurité juridique du RPNR, dans ses trois versions linguistiques.

L'harmonisation de la terminologie utilisée dans le RPNR contribue à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane.

Eventuelles alternatives aux amendements envisagés

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR.

Conséquences de ces amendements

L'harmonisation des définitions « eaux navigables » et « chenal navigable » implique l'ajout de la définition d'« eaux navigables » à l'annexe 8 du RPNR. La définition du terme « chenal navigable » à l'annexe 8 du RPNR doit également être actualisée dans les versions française et néerlandaise.

L'harmonisation de la terminologie du RPNR implique une mise en cohérence des termes et de leurs emplois, dans les trois versions linguistiques impliquant la modification d'une ou plusieurs versions linguistiques.

Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est très faible.

Conséquences d'un rejet de ces amendements

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas une réelle harmonisation de la terminologie relative à l'utilisation des termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau » dans les trois versions linguistiques du RPNR. Ainsi, les incertitudes terminologiques et juridiques sur l'utilisation desdits termes dans les trois versions linguistiques persisteraient, ce qui serait préjudiciable aux objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

dans le but d'améliorer la lisibilité et de garantir la sécurité juridique de ses règlements,

dans le but de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane en harmonisant la terminologie du Règlement de police pour la navigation du Rhin,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2020.

Annexe

Annexe au protocole 17

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

- a) *L'indication relative à l'article 1.06 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1.06 Utilisation de la voie d'eau »

- b) *L'indication relative à l'article 1.13 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1.13 Protection des signaux de la voie d'eau »

- c) *L'indication relative à l'article 1.18 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1.18 Obligation de dégager les eaux navigables »

- d) *L'indication relative à l'article 3.28 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 3.28 Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route effectuant des travaux dans la voie d'eau »

- e) *L'indication relative au chapitre 5 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Chapitre 5

Signalisation et balisage de la voie d'eau »

- f) *L'indication relative à l'article 5.02 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 5.02 Balisage de la voie d'eau »

- g) *L'indication relative à l'article 6.07 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 6.07 Passages étroits dans les eaux navigables »

- h) *L'indication relative à l'article 6.08 est rédigée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« 6.08 Croisement interdit par les signaux de la voie d'eau »

- i) *L'indication relative à l'article 6.11 est rédigée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« 6.11 Dépassement interdit par les signaux de la voie d'eau »

j) *L'indication relative à l'article 6.16 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 6.16 Entrée et sortie des ports et des voies d'eau affluentes »

k) *L'indication relative à l'annexe 7 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Annexe 7 : Signaux de la voie d'eau »

l) *L'indication relative à l'annexe 8 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Annexe 8 : Balisage de la voie d'eau »

2. *L'article 1.01 est modifié comme suit (ne concerne que la version française) :*

a) *La lettre i) est rédigée comme suit :*

« i) "engin flottant" une construction flottante portant des installations mécaniques et destinée à travailler sur les voies d'eau ou dans les ports (drague, élévateur, bigue, grue, etc.) ; »

c) *La lettre l) est rédigée comme suit :*

« l) "bac" un bâtiment qui assure un service de traversée de la voie d'eau et qui est classé comme bac par l'autorité compétente ; »

c) *La lettre y) est rédigée comme suit :*

« y) "rive droite" et "rive gauche" les côtés de la voie d'eau dans la direction de la source vers l'embouchure ; »

3. *L'article 1.04, lettre b), est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« b) de causer des dommages aux autres bâtiments et autres matériels flottants, aux rives ou aux ouvrages et installations de toute nature se trouvant dans la voie d'eau ou à ses abords, »

4. *L'article 1.06 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

**« Article 1.06
Utilisation de la voie d'eau**

Sans préjudice des dispositions des articles 8.08, 9.02, chiffre 10, 10.01, 10.02, 11.01 et 11.02, du présent règlement, la longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bâtiments et des convois doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie d'eau et des ouvrages d'art. »

5. *L'article 1.12, chiffre 4, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 4. Lorsqu'un bâtiment rencontre un obstacle encombrant la voie d'eau, le conducteur doit en aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible l'endroit où l'obstacle a été rencontré. »

6. *L'article 1.13 est modifié comme suit (ne concerne que la version française) :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

« Article 1.13

Protection des signaux de la voie d'eau »

b) *L'article 1.13, chiffres 1 et 2, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie d'eau (bouées, flotteurs, balises, radeaux avertisseurs avec signaux de la voie d'eau etc.) pour s'amarrer ou se déhaler, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination.

2. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant a déplacé un matériel ou endommagé une installation faisant partie de la signalisation de la voie d'eau, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches. »

7. *L'article 1.15, chiffre 1, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1. Il est interdit de jeter ou de verser dans la voie d'eau des objets solides ou des liquides susceptibles de faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou pour les autres usagers de la voie d'eau. »

8. *L'article 1.16, chiffre 2, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 2. Tout conducteur se trouvant à proximité d'un bâtiment ou matériel flottant victime d'un accident mettant en péril des personnes ou menaçant de créer une obstruction des eaux navigables, est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bâtiment, de prêter une assistance immédiate. »

9. *L'article 1.18 est modifié comme suit (ne concerne que la version française) :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

« Article 1.18

Obligation de dégager les eaux navigables »

b) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

« 1. Lorsqu'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé ou un objet perdu par un bâtiment ou matériel flottant crée ou menace de créer une obstruction totale ou partielle des eaux navigables, le conducteur doit s'employer à ce que les eaux navigables soient dégagées dans le plus court délai. »

10. *L'article 1.21, chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1. Sont considérés comme transports spéciaux tous les déplacements sur la voie d'eau : »

11. *L'article 1.22, chiffre 2, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie d'eau, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, interdire la navigation de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau. »

12. *L'article 3.20 est modifié comme suit (ne concerne que la version française) :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

« 1. Les bâtiments, autres que les menues embarcations et ceux mentionnés aux articles 3.22 et 3.25, doivent porter en stationnement de nuit :

un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté des eaux navigables et à 3 m au moins au-dessus du plan des marques d'enfoncement. Ce feu peut être remplacé par un feu ordinaire blanc à l'avant et un feu ordinaire blanc à l'arrière du bâtiment, visibles de tous les côtés, placés du côté des eaux navigables à une même hauteur. »

b) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

« 2. Les menues embarcations en stationnement, à l'exception des canots de service des bâtiments, doivent porter de nuit :

un feu ordinaire blanc visible de tous les côtés, placé du côté des eaux navigables. »

c) *Le chiffre 3, lettre a), est rédigé comme suit :*

« 3. Le feu prescrit au chiffre 1 ou 2 ci-dessus n'est pas obligatoire

a) lorsque le bâtiment fait partie d'un ensemble de bâtiments non susceptible d'être dissocié avant la fin de la nuit et que les bâtiments de cet ensemble, du côté des eaux navigables, portent le feu prévu au chiffre 1 ci-dessus ; »

13. *L'article 3.23, première phrase, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter en stationnement de nuit :

des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté des eaux navigables. »

14. *L'article 3.24, première phrase introductive, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Les bateaux de pêche, menues embarcations incluses, ayant des filets ou des perches qui s'étendent dans les eaux navigables ou à proximité de celui-ci, doivent porter en stationnement de nuit : »

15. *L'article 3.25, chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

« 1. Les engins flottants au travail et les bâtiments effectuant dans les eaux navigables des travaux ou des opérations de sondage ou de mesurage doivent porter en stationnement : »

16. *L'article 3.28 est rédigé comme suit :*

« Article 3.28

*Signalisation supplémentaire des bâtiments faisant route
effectuant des travaux dans les eaux navigables
(Annexe 3 : croquis 57)*

Les bâtiments faisant route qui effectuent des travaux, des sondages ou des mesures dans les eaux navigables peuvent montrer, avec l'autorisation des autorités compétentes, de nuit et de jour, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement,

un feu ordinaire jaune scintillant visible de tous les côtés ou un feu clair jaune scintillant visible de tous les côtés. »

17. *Le chapitre 5, titre, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« CHAPITRE 5

**SIGNALISATION ET BALISAGE
DE LA VOIE D'EAU »**

18. L'article 5.01, chiffre 2, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :

« 2. Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, les conducteurs doivent obéir aux prescriptions et tenir compte des recommandations ou indications qui sont portées à leur connaissance par les signaux visés au chiffre 1 ci-dessus qui sont placés sur la voie d'eau ou sur ses rives. »

19. L'article 5.02, titre, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :

« Article 5.02

Balisage de la voie d'eau »

20. L'article 6.02bis, chiffre 5 (ne concerne que la version néerlandaise)

21. L'article 6.03, chiffre 1, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :

« 1. Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque les eaux navigables présentent une largeur suffisante pour le passage simultané, compte tenu de toutes les circonstances locales et des mouvements des autres bâtiments. »

22. L'article 6.07 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :

« Article 6.07

Passages étroits dans les eaux navigables

1. Pour éviter, dans la mesure du possible, un croisement dans les secteurs ou aux endroits où les eaux navigables ne présentent pas une largeur suffisante pour un tel croisement (passages étroits dans les eaux navigables), les règles suivantes sont applicables :
 - a) tous les bâtiments doivent franchir les passages étroits dans les eaux navigables dans le plus court délai possible, étant entendu toutefois, que le dépassement est interdit ;
 - b) dans le cas où la portée de vue est restreinte, les bâtiments doivent, avant de s'engager dans un passage étroit dans les eaux navigables, émettre "un son prolongé" ; en cas de besoin, notamment lorsque le passage étroit est long, ils doivent répéter ce signal lors du passage ;
 - c) les montants doivent, lorsqu'ils constatent qu'un avalant est sur le point de s'engager dans un passage étroit dans les eaux navigables, s'arrêter à l'aval de ce passage jusqu'à ce que les bâtiments avalants l'aient franchi ;
 - d) lorsqu'un convoi montant est déjà engagé dans un passage étroit dans les eaux navigables, les avalants doivent, pour autant qu'il est possible, s'arrêter à l'amont de ce passage jusqu'à ce que les montants l'aient franchi ; la même obligation incombe aux bâtiments isolés avalants à l'égard d'un bâtiment isolé montant.

2. Dans le cas où le croisement dans un passage étroit dans les eaux navigables est devenu inévitable, les bâtiments doivent prendre toutes les mesures possibles pour que le croisement ait lieu en un endroit et dans des conditions présentant un danger minimum. »

23. *L'article 6.16 est modifié comme suit :*

- a) *Le titre est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Article 6.16

Entrée et sortie des ports et des voies d'eau affluentes »

- b) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« 1. Les bâtiments ne peuvent sortir d'un port ou d'une voie d'eau affluente et s'engager dans la voie d'eau principale ou la traverser ni entrer dans un port ou une voie d'eau affluente, qu'après s'être assurés que ces manœuvres peuvent s'effectuer sans danger et sans que d'autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. Si un avalant est obligé de virer cap à l'amont pour pouvoir entrer dans un port ou une voie d'eau affluente, il doit laisser la priorité à tout montant qui veut entrer également dans ce port ou cette voie d'eau affluente.

Dans certains cas, les voies d'eau considérées comme affluentes peuvent être indiquées par l'un des panneaux E.9 ou E.10 (annexe 7). »

- c) *Les chiffres 3 et 4 sont rédigés comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 3. Si, près de la sortie d'un port ou d'une voie d'eau affluente, est placé l'un des panneaux B.9a ou B.9b (annexe 7), les bâtiments sortant du port ou de la voie d'eau affluente ne doivent s'engager sur la voie d'eau principale ou la traverser que si cette manœuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur celle-ci à modifier leur route ou leur vitesse.

4. Un feu rouge, signal A.1 (annexe 7), complété par une flèche blanche (annexe 7, section II, chiffre 2, lettre c) signifie que l'entrée du port ou de la voie d'eau affluente située dans la direction indiquée par la pointe de la flèche est interdite. »

24. *L'article 6.20, chiffre 1, lettre e), est rédigé comme suit (ne concerne que les versions française et allemande) :*

« e) sur les secteurs de la voie d'eau indiqués par le signal A.9 (annexe 7). »

25. *L'article 6.23 est modifié comme suit (ne concerne que la version française) :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

« 1. Les bacs ne peuvent effectuer la traversée de la voie d'eau qu'après s'être assurés que le mouvement des autres bâtiments permet d'effectuer la traversée sans danger et sans que ces autres bâtiments soient obligés de modifier brusquement leur route ou leur vitesse. »

b) *Le chiffre 2, lettres a) à c), est rédigé comme suit :*

« a) Lorsqu'il n'est pas en service, il doit stationner au lieu qui lui a été assigné par l'autorité compétente. Si aucun lieu de stationnement ne lui a été assigné, il doit stationner de façon que les eaux navigables restent libres.

b) Lorsque le câble longitudinal d'un bac peut barrer les eaux navigables, le bac ne doit stationner du côté des eaux navigables opposé au point d'ancrage du câble que dans la mesure strictement nécessaire pour effectuer les manœuvres de débarquement et d'embarquement. Pendant ces manœuvres, les bâtiments approchants peuvent exiger le dégagement des eaux navigables par l'émission, en temps voulu, "d'un son prolongé".

c) Il ne doit pas demeurer dans les eaux navigables au-delà du temps nécessaire pour son service. »

26. *L'article 6.24, chiffre 1, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1. Dans une ouverture de pont ou de barrage, si les eaux navigables n'offrent pas une largeur suffisante pour le passage simultané, les règles de l'article 6.07 sont applicables. »

27. *L'article 6.30, chiffre 3, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 3. Lorsqu'ils s'arrêtent par temps bouché, les bâtiments doivent dégager le chenal navigable autant que possible. »

28. *L'article 6.31, chiffre 1, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 1. Par temps bouché, les bâtiments stationnant dans le chenal navigable ou à proximité du chenal navigable doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bâtiments s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d), ou à l'article 6.33, lettre b), émis par un bâtiment qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie. »

29. *L'article 6.33, lettre d), 2^{ème} tiret, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« - s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, dégager le chenal navigable autant et aussi vite que possible. »

30. L'article 7.01 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 2 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :

« 2. Là où, en raison des conditions des eaux navigables, la navigation doit s'effectuer à moins de 40 m de la rive, il n'est permis qu'à une seule rangée de bâtiments de stationner le long de celle-ci. »

b) Le chiffre 3 est rédigé comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :

« 3. Indépendamment des conditions particulières imposées par les autorités compétentes, les établissements flottants doivent être placés de façon à laisser le chenal navigable libre pour la navigation. »

31. L'article 7.02, chiffre 1, est modifié comme suit (ne concerne que la version française) :

a) La lettre a, est rédigée comme suit :

« a) dans les sections de la voie d'eau où le stationnement est interdit de façon générale ; »

b) La lettre c) est rédigée comme suit :

« c) dans les secteurs indiqués par le panneau A.5 (annexe 7) l'interdiction s'applique alors du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé ; »

c) Les lettres e) et f) sont rédigées comme suit :

« e) dans les passages étroits dans les eaux navigables au sens de l'article 6.07 et à leurs abords ainsi que dans les secteurs qui par suite du stationnement deviendraient des passages étroits dans les eaux navigables, ainsi qu'aux abords de ces secteurs ;

f) aux entrées et sorties des voies d'eau affluentes ; »

32. L'article 7.03, chiffres 1 à 3, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :

« 1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer ou utiliser de poteaux d'ancrage :

a) dans les sections de la voie d'eau où l'ancrage est interdit de façon générale ;

b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé.

2. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé.

3. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent utiliser de poteaux d'ancrage que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé. »

33. *L'article 7.04, chiffres 1 et 2, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

- « 1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer à la rive :
- a) dans les sections de la voie d'eau où l'amarrage est interdit de façon générale ;
 - b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.7 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé.
2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par l'un des panneaux E.7 ou E.7.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé. »

34. *L'article 7.05 est modifié comme suit (ne concerne que la version française) :*

a) *Le chiffre 1, est rédigé comme suit :*

- « 1. Aux aires de stationnement où est placé le panneau E.5 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent stationner que du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé. »

b) *Le chiffre 4 est rédigé comme suit :*

- « 4. Aux aires de stationnement où est placé le panneau E.5.3 (annexe 7), les bâtiments et matériels flottants ne peuvent, du côté de la voie d'eau où ce panneau est placé, stationner bord à bord en nombre supérieur à celui qui est indiqué en chiffres romains sur le panneau. »

35. *L'article 7.06, chiffre 2, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

- « 2. Aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bâtiments sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie d'eau où le panneau est placé. »

36. *L'article 9.04, chiffre 3, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« 3. Les montants peuvent demander que le croisement s'effectue tribord sur tribord selon les règles de l'article 6.04, lorsqu'ils veulent se rendre à une voie d'eau affluente, à un port, à un poste de chargement ou de déchargement, à un débarcadère ou à une aire de stationnement situés sur la rive droite, ou qu'ils veulent quitter un poste de chargement ou de déchargement, un poste d'accostage ou une aire de stationnement situés sur la rive droite, ou sortir d'une voie d'eau affluente ou d'un port situés du côté droit de la voie d'eau. Toutefois, ils ne peuvent l'exiger qu'à la condition de s'être assurés qu'il est possible de leur donner satisfaction sans danger. »

37. *L'article 9.12, chiffre 2, est rédigé comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« 2. Par dérogation au chiffre 1 ci-dessus, le stationnement est autorisé sur les voies d'eau susmentionnées, les sections voisines et dans les ports aux endroits désignés à cet effet. »

38. *L'article 9.13, chiffre 2, est rédigé comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« 2. Par dérogation au chiffre 1 ci-dessus, le stationnement est autorisé sur les voies d'eau susmentionnées, les sections voisines et dans les ports aux endroits désignés à cet effet. »

39. *L'article 14.05, chiffres 3 à 5, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

3. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :

aire de stationnement le long de la digue du port dans les eaux navigables de Kempten du p.k. 526,20 au p.k. 526,60.

4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage, astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :

aire de stationnement le long de la digue du port dans les eaux navigables de Kempten du p.k. 526,90 au p.k. 527,30.

5. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :

aire de stationnement le long de la digue du port dans les eaux navigables de Kempten du p.k. 526,70 au p.k. 526,90.

40. *L'annexe 3 est modifiée comme suit (ne concerne que la version française) :*

L'indication relative au croquis 57 est rédigée comme suit :

« Art. 3.28 Bâtiments effectuant des travaux dans la voie d'eau »

41. *L'annexe 6, lettre E, titre, est rédigée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« **E. Signaux d'entrée et de sortie des ports et des voies d'eau affluentes** »

42. *L'annexe 7, section I, est modifiée comme suit :*

a) *L'indication relative au panneau A.5 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **A.5** Interdiction de stationner du côté de la voie d'eau où le panneau est placé (voir article 7.02, ch. 1, lettre c) »

b) *L'indication relative au panneau A.6 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **A.6** Interdiction d'ancrer et de faire traîner les ancres, câbles et chaînes du côté de la voie d'eau où le panneau est placé (voir articles 6.18, ch. 2 et 7.03, ch. 1, lettre b) »

c) *L'indication relative au panneau A.7 est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **A.7** Interdiction de s'amarrer à la rive du côté de la voie d'eau où le panneau est placé (voir article 7.04, ch. 1, lettre b) »

d) *L'indication relative au panneau B.2 est rédigée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« **B.2**

a) Obligation de se diriger vers le côté du chenal navigable se trouvant à bâbord (voir article 6.12)

b) Obligation de se diriger vers le côté du chenal navigable se trouvant à tribord (voir article 6.12) »

e) *L'indication relative au panneau B.3 est rédigée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

« **B.3**

a) Obligation de tenir le côté du chenal navigable se trouvant à bâbord (voir article 6.12)

- b) Obligation de tenir le côté du chenal navigable se trouvant à tribord (voir article 6.12) »
- f) *L'indication relative au panneau B.4 est rédigée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*
- « **B.4**
- a) Obligation de croiser le chenal navigable vers bâbord (voir article 6.12)
- b) Obligation de croiser le chenal navigable vers tribord (voir article 6.12) »
- g) *L'indication relative au panneau B.9, lettre a), est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « a) Obligation de s'assurer avant de s'engager sur la voie d'eau principale ou de la traverser, que la manœuvre n'oblige pas les bâtiments naviguant sur cette voie d'eau à modifier leur route ou leur vitesse (voir article 6.16, ch. 3) »
- h) *L'indication relative au panneau C.3 est rédigée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*
- « **C.3** La largeur de la passe ou du chenal navigable est limitée »
- i) *L'indication relative au panneau C.5 est rédigée comme suit :*
- « **C.5** Le chenal navigable est éloigné de la rive droite (gauche) ; le nombre porté sur le panneau indique, en mètres, la distance comptée à partir du panneau, à laquelle les bâtiments doivent se tenir »
- j) *L'indication relative au panneau E.5, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5** Autorisation de stationner du côté de la voie d'eau où le panneau est placé (voir article 7.05, ch. 1) »
- k) *L'indication relative au panneau E.5.3, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.3** Nombre maximal de bâtiments autorisés à stationner bord à bord du côté de la voie d'eau où le panneau est placé (voir article 7.05, ch. 4) »

- l) *L'indication relative au panneau E.5.4, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.4** Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- m) *L'indication relative au panneau E.5.5, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.5** Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage qui sont astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- n) *L'indication relative au panneau E.5.6, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.6** Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- o) *L'indication relative au panneau E.5.7, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.7** Aire de stationnement réservée aux bâtiments de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- p) *L'indication relative au panneau E.5.8, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.8** Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- q) *L'indication relative au panneau E.5.9, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.9** Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- r) *L'indication relative au panneau E.5.10, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.10** Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »

- s) *L'indication relative au panneau E.5.11, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.11** Aire de stationnement réservée aux bâtiments autres que ceux de la navigation par poussage astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- t) *L'indication relative au panneau E.5.12, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.12** Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments qui ne sont pas astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- u) *L'indication relative au panneau E.5.13, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.13** Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- v) *L'indication relative au panneau E.5.14, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.14** Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- w) *L'indication relative au panneau E.5.15, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.5.15** Aire de stationnement réservée à tous les bâtiments astreints à porter la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 3 du côté de la voie d'eau où le panneau est placé.
(voir article 7.06, ch. 1) »
- x) *L'indication relative au panneau E.6, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.6** Autorisation d'ancrer du côté de la voie d'eau où le panneau est placé
(voir article 7.03, ch. 2) »
- y) *L'indication relative au panneau E.6.1, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*
- « **E.6.1** Autorisation d'utiliser des poteaux d'ancrage du côté de la voie d'eau où le panneau est placé
(voir article 7.03, ch. 3) »

z) *L'indication relative au panneau E.7, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **E.7** Autorisation de s'amarrer à la rive du côté de la voie d'eau où le panneau est placé (voir article 7.04, ch. 2) »

aa) *L'indication relative au panneau E.9, lettre a), est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« a) Les voies d'eau rencontrées sont considérées comme affluentes de la voie d'eau suivie (voir article 6.16, ch. 1) »

ab) *L'indication relative au panneau E.10, lettre a), est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« a) La voie d'eau suivie est considérée comme affluente de la voie d'eau rencontrée (voir article 6.16, ch. 1) »

43. *L'annexe 7, section II, est modifiée comme suit (ne concerne que les versions française et néerlandaise) :*

L'indication relative au chiffre 2, lettre c), est rédigée comme suit :

« c) Interdiction d'entrer dans un port ou une voie d'eau affluente, situés dans la direction indiquée : feu rouge A.1 et flèche lumineuse (voir article 6.16, ch. 4) »

44. *L'annexe 8 est modifiée comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **BALISAGE DE LA VOIE D'EAU** »

b) *La section I, chiffre 1, 1^{ère} phrase, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Sur le Rhin, la voie d'eau, le chenal navigable ainsi que les points dangereux et les obstacles ne sont pas constamment balisés. »

c) *La section I, chiffre 2, 1^{ère} définition, est rédigée comme suit :*

« Chenal navigable : partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation de transit. »

d) *La section I, chiffre 2, après la définition du chenal navigable, la définition suivante est insérée :*

« Eaux navigables : Partie de la voie d'eau utilisée par la navigation de transit en fonction des conditions locales. »

- e) *La section I, chiffre 2, la définition « Côté droit/côté gauche », est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Côté droit/côté gauche : les désignations "côté droit", "côté gauche" de la voie d'eau ou du chenal navigable s'entendent pour un observateur tourné vers l'aval. »

- f) *La section II, titre, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **II. BALISAGE DU CHENAL NAVIGABLE** »

- g) *La section III, titre, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **III. BALISAGE DE LA VOIE D'EAU ET DES OBSTACLES DANS OU A LA VOIE D'EAU** »

- h) *La section III, chiffre 4, 1^{ère} phrase, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« Aux abords de dérivations, d'embouchures et d'entrées de ports, les protections de berges des 2 côtés de la voie d'eau peuvent être signalées jusqu'à la pointe du môle de séparation par les balises fixes visées aux points 1 et 2, figures 5 et 6. La navigation entrant dans le port est considérée comme montante. »

- i) *La section III, lettre C, titre, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **C. Exemple d'application du balisage conformément aux croquis 5 à 9 pour une voie d'eau avec dérivation, embouchure et entrée de port** »

- j) *La section IV, titre, est rédigée comme suit (ne concerne que la version française) :*

« **IV AUTRES POSSIBILITES DE BALISAGE DES POINTS DANGEREUX ET DES OBSTACLES DANS LA VOIE D'EAU** »

PROTOCOLE 18

Approbation d'une modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin suivant la procédure écrite (Article 1.11)

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l'approbation suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée modifiant le renvoi figurant dans l'article 1.11 du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Cette résolution est datée du 28 octobre 2019, date de la dernière acceptation.

Annexe

Annexe au protocole 18: Résolution du 28 octobre 2019

**Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin
(Article 1.11)**

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2018-II-7,

vu la résolution 2019-I-15, chiffre 4,

afin de corriger le renvoi figurant dans l'article 1.11, du fait de la suppression de l'article 1.22, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin,

adopte la modification apportée à l'article 1.11 du Règlement de police pour la navigation du Rhin annexée à la présente résolution.

Cette modification entrera en vigueur au 1^{er} décembre 2019.

Annexe

L'article 1.11 est rédigé comme suit :

« Article 1.11

Présence du Règlement de police pour la navigation du Rhin à bord

Un exemplaire mis à jour du présent règlement, y compris les prescriptions édictées en vertu de l'article 1.22bis doit se trouver à bord de tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des barges de poussage. Un exemplaire consultable à tout moment au moyen d'un support électronique est également admis. »

PROTOCOLE 19

Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique aux bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1, lettre a) et lettres d) à h) du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) à compter du 1^{er} décembre 2021

1. Dans le cadre de sa session plénière de printemps 2012, la CCNR a adopté sa stratégie relative au développement des services d'information fluviale (SIF) sur le Rhin (Résolution 2012-I-10). La stratégie SIF de la CCNR comprend 26 mesures « *pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin* ». La stratégie SIF prévoit l'extension des annonces électroniques aux bâtiments soumis à l'obligation d'annonce en vertu de l'article 12.01 du RPNR. L'annonce par voie électronique facilite l'échange de données entre les bateaux et les centrales de secteur par rapport aux annonces transmises par radiotéléphonie ou par voie écrite. Les annonces électroniques sont une technologie déterminante pour les SIF qui facilite les services SIF suivants : information stratégique relative au trafic, gestion du trafic, prévention des accidents, statistiques, mise en œuvre des prescriptions, redevances des voies navigables et droits portuaires, informations pour la logistique du transport. La stratégie SIF prévoit également, à moyen et à long terme, l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à d'autres bâtiments jusqu'ici non soumis à l'obligation d'annonce.
2. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments et convois une obligation d'annonce : le conducteur de bateau ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes des informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet en particulier aux autorités de disposer de toutes les informations nécessaires à une gestion efficace des avaries. L'article 12.01 du RPNR indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.
3. L'article 12.01 du RPNR a fait l'objet de plusieurs modifications au cours des dernières années, surtout dans le cadre de l'introduction de l'annonce par voie électronique.
4. Au printemps 2007, la CCNR a introduit, par la résolution 2007-II-20, l'obligation d'utiliser les annonces électroniques pour certains bateaux transportant des conteneurs. Par cette résolution, la transmission des annonces prescrites par le Règlement de police pour la navigation du Rhin était requise sous forme électronique pour la première fois. Le but de cette obligation était d'augmenter la sécurité de la navigation des conteneurs sur le Rhin et d'améliorer le traitement des annonces des bateaux dans les centrales d'annonces. En raison de difficultés techniques et organisationnelles, la CCNR a dû repousser l'introduction de l'annonce électronique obligatoire. Elle est finalement entrée en vigueur conformément à la résolution 2009-I-17 le 1^{er} janvier 2010. En conséquence, les bateaux transportant plus de 20 conteneurs ou au moins un conteneur de matières dangereuses devaient, en vertu de l'art. 12.01 du RPNR, transmettre les annonces requises aux centrales de trafic (centrales de secteur, postes de trafic) par voie électronique. Aussi, compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et du fait que le système est à présent parfaitement opérationnel, la CCNR a-t-elle décidé d'étendre cette obligation à tout bâtiment ou convoi transportant des conteneurs visés à l'article 12.01, chiffre 1, lettre c) du RPNR à partir du 1^{er} décembre 2015 (Résolution 2015-I-16).

5. Au printemps 2017, l'obligation d'annonce par voie électronique a été étendue aux bâtiments ayant des citernes fixes à bord visés à l'article 12.01, chiffre 1, lettre b), du RPNR (Résolution 2017-I-11). Compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et compte tenu du fait que le système est à présent parfaitement opérationnel, la proposition actuelle vise à étendre l'obligation d'annonce par voie électronique aux les bâtiments visés à l'article 12.01, chiffre 1, du RPNR, non encore soumis à cette obligation d'annonce par voie électronique.
6. Cette extension concerne, en l'espèce, les bâtiments qui ne sont ni des convois ou des bâtiments transportant des conteneurs, ni des bâtiments ayant des citernes fixes à bord. Il s'agit :
 - des bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN en vertu de l'article 12.01, chiffre 1, lettre a) ;
 - des bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m en vertu de l'article 12.01, chiffre 1, lettre d) ;
 - des bateaux à cabines en vertu de l'article 12.01, chiffre 1, lettre e) ;
 - des navires de mer en vertu de l'article 12.01, chiffre 1, lettre f) ;
 - des bâtiments ayant un système de GNL à bord en vertu de l'article 12.01, chiffre 1, lettre g) ;
 - des transports spéciaux au sens de l'article 1.21 en vertu de l'article 12.01, chiffre 1, lettre h).
7. La présente résolution poursuit deux objectifs :
 - Le premier objectif est d'informer la profession suffisamment tôt de la date de cette extension de l'obligation d'annonce électronique aux bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1, lettres a) et d) à h) du RPNR, à savoir à compter du 1er décembre 2021. Ainsi, la profession de la navigation peut se préparer au mieux.
 - Le deuxième objectif est de donner mandat au Comité du règlement de police d'entreprendre les adaptations réglementaires nécessaires dans la perspective d'une extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1er décembre 2021, et d'accompagner la profession dans le cadre des activités préparatoires.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

vu la stratégie SIF de la CCNR adoptée par la résolution 2012-I-10,

vu la mise en œuvre réussie de l'obligation d'annonce par voie électronique pour les convois et bâtiments transportant des conteneurs (Résolution 2015-I-16) et les bâtiments ayant des citernes fixes à bord (Résolution 2017-I-11),

dans le but d'informer suffisamment tôt la profession de la navigation de l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique aux bâtiments et convois visés à l'article 12.01, chiffre 1, du RPNR, et de l'accompagner dans ses activités préparatoires,

considérant

- que le recours aux annonces par voie électronique contribue à la réduction des charges administratives,
- qu'une extension de l'obligation d'annonce par voie électronique améliore la sécurité de la navigation rhénane,
- qu'aucune information faisant état de difficultés significatives dans la mise en œuvre de l'obligation d'annonce par voie électronique pour les bâtiments transportant des conteneurs et les bâtiments ayant des citernes fixes à bord n'a été portée à sa connaissance,

adopte la présente résolution visant à l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique aux bâtiments et convois visés à l'article 12.01, chiffre 1, lettres a) et d) à h), du Règlement de police pour la navigation du Rhin à compter du 1^{er} décembre 2021,

charge son Comité du règlement de police, par l'intermédiaire du Groupe de travail du règlement de police en coopération, d'une part avec la profession de la navigation et d'autre part avec le Groupe de travail RIS, de lui soumettre d'ici le printemps 2020 des propositions concrètes de modifications du Règlement de police pour la navigation du Rhin nécessaires à cet effet, ainsi que, le cas échéant, d'autres mesures complémentaires.

PROTOCOLE 20

Prescriptions techniques des bateaux

Pas de résolution

PROTOCOLE 21

Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance

Résolution

La Commission Centrale,

après information du président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, prend acte des fermetures prévues,

salue la réalisation de travaux de maintenance aux écluses et les efforts faits pour réduire les incidences sur la navigation par la réalisation simultanée des travaux de maintenance sur les écluses du Rhin supérieur,

constate que les fermetures prévues pour la réalisation des travaux de maintenance sont nécessaires et appropriées,

reconnaît que des événements imprévisibles peuvent survenir au cours d'importants travaux de construction et que les dates des fermetures planifiées peuvent par conséquent être reportées,

invite les délégations allemande et française

- à accélérer autant que possible les travaux et à limiter autant que possible les inconvénients subis par la navigation,
- à assurer par le biais des Services d'information fluviale une information suffisamment précoce de la batellerie sur les fermetures, en particulier en cas de modifications par rapport aux planifications initiales,
- à mettre à disposition suffisamment de postes de stationnement pour les bateaux qui devront attendre l'éclusage en raison des fermetures.

Annexe

Annexe au protocole 21

**Tableau des fermetures 2020 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace
État au 30.09.2019**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	15 juin 2020	21 août 2020	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	18 mai 2020	11 septembre 2020	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	25 mai 2020	21 août 2020	Restriction
EDF	Vogelgrün petit sas	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrün grand sas	27 avril 2020	4 septembre 2020	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	-	-	
EDF	Rhinau petit sas	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	25 mai 2020	2 octobre 2020	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	8 juin 2020	13 novembre 2020	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	16 mars 2020	20 mars 2020	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	-	-	
VNF	Gambshheim sas est	13 janvier 2020	15 mars 2020	Risque de perturbation
VNF	Gambshheim sas est	7 septembre 2020	30 octobre 2020	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	22 juin 2020	26 juin 2020	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	21 septembre 2020	23 octobre 2020	Risque de perturbation

Nota :

Les notifications officielles concernant les fermetures sont publiées sur les sites internet des exploitants des écluses :

Écluse Iffezheim (Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation) : www.elwis.de

Écluse Gambshheim (Voies navigables de France) : www.vnf.fr/avisbat

Écluses de Strasbourg à Kembs (Électricité de France) : www.vnf.fr/avisbat

Les fermetures des écluses suisses peuvent être consultées sur le site internet www.elwis.de

Des informations supplémentaires ainsi que les planifications actualisées des fermetures sont aussi publiées sur le site Internet suivant : www.e-ris.eu.

PROTOCOLE 22

Objectifs de bonne navigabilité (Good Navigation Status (GNS)) adaptés aux fleuves à courant libre et régulés et canaux

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa stratégie (résolution 2017-II-3) et aux objectifs de la Déclaration de Mannheim, dans l'esprit du principe énoncé dans l'Acte de Mannheim pour l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau,

convaincue que le Rhin ne peut être développé qu'ensemble,

souscrit aux propositions pour le Rhin figurant dans le rapport du Groupe par correspondance sur « l'élaboration de propositions d'objectifs adaptés aux fleuves à courant libre et régulés et canaux »,

remercie son Comité de l'infrastructure et de l'environnement pour l'accompagnement des travaux au niveau européen et

invite le comité à poursuivre l'accompagnement des travaux relatifs à la bonne navigabilité au niveau européen.

Annexe
(séparément)

PROTOCOLE 23

Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les Etats membres des prescriptions et prescriptions temporaires annexées à la présente résolution,
- de décisions de ses comités et groupes de travail mandatés par des résolutions annexées à la présente résolution et
- de la non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.

Annexes

Annexes au protocole 23

1. Règlement de police pour la navigation du Rhin : Mise et remise en vigueur

RÈGLEMENT DE POLICE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	F	NL	CH	
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001	
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006	
2013-II-17	Modification du RPNR - Article 12.02, 12.03 et annexe 9 (2012-II-13) (ne concerne que la version NL)	M	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-	
2017-I-9	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Art. 1.08, 4.07 et 7.01)	M	1.12.2017	16.8.2017		1.12.2017	13.6.2017	
2017-I-11	Amendements définitifs au RPNR - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (Art. 4.07), obligation d'annonce (art. 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12)	M	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017	
2017-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Documents de bord et autres papiers (Article 1.10) et radiotéléphonie (Art. 4.05)	M	1.6.2018	1.5.2018			5.12.2017	
2017-II-16	Amendement définitif au RPNR - Conducteur (Article 1.02, chiffre 1)	M	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018	
2017-II-17	Amendement définitif au RPNR Aires de stationnement particulières (Article 7.06, chiffres 3 et 4 ainsi que l'annexe 7)	M	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018	
2017-II-19	Amendement au RPNR -Adaptation du RPNR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)	M	7.10.2018	7.10.2018				
	Annexe 1						7.10.2018	28.5.2018
	Annexe 2						7.10.2018	29.1.2018
Annexe 3			7.10.2018	29.1.2018				
2018-I-9	Amendements définitifs au RPNR (Sommaire, articles 1.01, lettres ad), ae), af), 1.07, chiffres 2 à 6, 1.10, chiffre 1, lettres ac), ad), ae), 2.06, 6.28, chiffres 10 à 13, 7.08, 8.11, 10.01, chiffre 3, uniquement le secteur Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 à 15.09, annexe 3, croquis 62, 66, et annexe 7, section I, sous-section A, indication relative au panneau A.9)	M	1.12.2018	1.12.2018		1.12.2018	29.8.2018	
2018-I-10	Amendements définitifs au RPNR – Références à l'ADN et adaptations linguistiques (RPNR) (articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b)	M	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018	

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Amendement définitif au RPNR - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffres 2 et 4)	M	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Amendement définitif au RPNR – Obligation d'annonce (Article 12.01)	M	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPNR, articles 1.22 et 1.22bis	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-11	Amendements définitifs au RPNR – Marques d'identification des bâtiments (Articles 1.10, chiffre 2, al 3 ; 2.01, chiffre 1, lettres c) et d) ainsi que chiffre 3 ; 2.05 et annexe 10)	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-12	Amendement définitif au RPNR -- Installations de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar - (Article 4.06, chiffres 1 et 4)	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-13	Amendement définitif au RPNR – Désignation technique (Article 12.01, chiffre 2, lettre g, bb))	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-14	Amendements définitifs au RPNR - (Annexe 7, Signaux de la voie navigable, panneau E3, E.4a et E.4b)	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-17	Amendement définitif au RPNR – AIS Intérieur (Article 4.07, chiffre 2, lettre b))	M	1.7.2019	6.6.2019		1.12.2018	21.12.2018
2019-I-10	Amendement définitif du RPNR – Article 14.05 Bingen	M	1.12.2019	8.11.2019		1.12.2019	16.8.2019
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019			16.8.2019

2. Règlement de visite des bateaux du Rhin : Mise et remise en vigueur

RÈGLEMENT DE VISITE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2016-I-10	Amendement définitif du RVBR - Modèle du certificat de navire de mer naviguant sur le Rhin (Annexe G)	M	1.12.2017	7.10.2018			29.11.2017	3.2.2017
2017-II-20	Amendement définitif au RVBR Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)	M	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RVBR, article 1.06	M	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020				1.1.2020	16.8.2019

3. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ("RPN") :

Mise en vigueur

RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au RPN - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitifs au RPN (article 6.02)	M	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendement du RPN par une modification définitive	M	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Amendements relatifs au RPN - Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN)	M	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers - Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a	M	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes / Obtention de la qualification de « maître-matelot » Amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du RPN	M	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Publication électronique des autorités de délivrance – Modification des annexes A5, D5 et D6 du RPN	M	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-8	Amendements au RPN– Modification aux Pays-Bas du modèle de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)	M	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01, chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1	M	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Amendements définitifs au RPN Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1	M	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPN, article 1.02	M	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives au temps de repos à bord, articles 3.11, chiffres 4 (nouveau) à 6, 3.12, chiffres 5, 7	M	1.7.2019	6.6.2019			14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019			1.1.2020	16.8.2019

4. Comité du règlement de police (Résolution 2004-II-19)

Recommandations pour des amendes uniformes en cas d'infractions aux prescriptions de police régissant la navigation sur le Rhin et sur la Moselle (séparément)

**) Sans objet

5. Comité du règlement de visite (Résolution 2013-I-16)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE RELATIVE AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION n° 1/2019 du 27 juin 2019

Article 3.04, chiffre 3, article 19.11, chiffre 2, lettre b, lettre cc, et chiffre 2, lettre c, lettre aa de l'ES-TRIN – matériaux incombustibles dans les parois et les ponts

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres

AQUA DIAMOND

En application de l'article 2.20, chiffre 1 du RVBR, le bateau à passagers portant le numéro de construction 537801 est autorisé, aux conditions suivantes, à utiliser un matériau synthétique renforcé par des fibres en remplacement de l'acier pour la construction de l'intégralité du bateau :

1. Les matériaux de construction utilisés sont certifiés par la société de classification pour une utilisation dans les structures composites de bateaux conformément aux prescriptions et aux certificats correspondants selon l'**annexe 1**. En combinaison avec les couches isolantes et résistantes au feu certifiées, leur composition correspond aux exigences équivalentes de protection contre l'incendie au sens de l'article 19.11 du RVBR, modifiée pour les constructions composites, conformément au Code HSC OMI-Solas pour les « Fire Resisting Divisions ».
2. Dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes, des installations de diffusion de brouillard d'eau automatiques adaptées sont installées pour protéger ces locaux conformément à l'article 13.04 de l'ES-TRIN.
3. Un niveau de sécurité comparable à l'objectif de protection de l'article 19.11, chiffre 2 de l'ES-TRIN, est atteint par rapport à des matériaux incombustibles.
4. Les cloisonnements dans les salles des machines sont équipés d'une isolation A60. Toutes les autres surfaces en matériau synthétique renforcé par des fibres qui ne sont pas recouvertes par l'isolant sont équipées d'un revêtement difficilement inflammable conformément à la Résolution.MSC.307(88) (code FTP 2010) de l'OMI, annexe 1, partie 5 et annexe 2. Les salles des machines sont également équipées de détecteurs de fumée et de chaleur et d'une installation d'extinction d'incendie fixée à demeure conformément à l'article 13.05 (HFC 227ea).
5. L'autorité compétente est à informer sous forme de rapport :
 - a) à chaque irrégularité affectant la sécurité du bâtiment,
 - par exemple en cas de dégradation du matériau ou de la construction due à des sollicitations externes mécaniques, thermiques ou autres,
 - en cas de réparations susceptibles d'affecter la sécurité ;
 - b) toutefois au plus tard après cinq années d'utilisation, contenant tous les enseignements acquis avec le nouveau matériau en liaison avec les caractéristiques des matériaux exigées par le Règlement de visite.

L'autorité compétente informe la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (19) 25.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 2/2019
du 27 juin 2019

FEROX

Par la présente, l'automoteur « Ferox », numéro européen unique d'identification des bateaux 06003739, est autorisé à utiliser un système d'oxyhydrogène « à la demande » sous la dénomination de marque VerdiTec Systemeem en vue de l'ajout d'oxyhydrogène à l'admission d'air du moteur de propulsion.

En vertu des dispositions de l'article 2.20, chiffre 3, il peut être dérogé aux dispositions de l'article 8.01, chiffre 3, pour le bateau susmentionné jusqu'au 1^{er} juillet 2024. L'utilisation du système d'oxyhydrogène « à la demande » est considérée comme suffisamment sûre, à condition de répondre à tout moment aux conditions suivantes :

1. Les éléments constitutifs qui génèrent, traitent et distribuent le gaz sont assemblés dans un boîtier comportant un système de détection de gaz.
2. La survenance de dysfonctionnements est identifiée par des capteurs qui émettent un signal afin que le système soit arrêté s'il ne fonctionne pas correctement. Ces capteurs sont installés en double.
3. L'installation est arrêtée automatiquement et immédiatement en cas de dysfonctionnement. Le système peut aussi être arrêté manuellement depuis la timonerie et depuis la salle des machines au moyen d'un dispositif correspondant.

La défaillance ou le mauvais fonctionnement du système d'oxyhydrogène ne doit pas avoir pour effet une interruption de l'alimentation régulière en carburant ou un mauvais fonctionnement du moteur.

4. Le propriétaire du bateau adresse annuellement à l'autorité compétente un rapport relatif à la consommation de carburant ainsi qu'aux dysfonctionnements et incidents.
5. S'il s'avère que le fonctionnement du système n'est pas fiable, l'installation est retirée du bateau.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (18) 47 rev. 2.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 3/2019
du 27 juin 2019

LEIDSEGRACHT

Par la présente, l'automoteur « Leidsegracht », numéro européen unique d'identification des bateaux 02312117, est autorisé à utiliser un système d'oxyhydrogène « à la demande » sous la dénomination de marque VerdiTec Systemeem en vue de l'ajout d'oxyhydrogène à l'admission d'air du moteur de propulsion.

En vertu des dispositions de l'article 2.20, chiffre 3, il peut être dérogé aux dispositions de l'article 8.01, chiffre 3, pour le bateau susmentionné jusqu'au 1^{er} juillet 2024. L'utilisation du système d'oxyhydrogène « à la demande » est considérée comme suffisamment sûre, à condition de répondre à tout moment aux conditions suivantes :

1. En vue du montage du système, un institut de contrôle accrédité doit avoir effectué un mesurage initial conformément à la norme EN ISO 8178 (E3) afin d'obtenir des indications concernant les émissions du moteur.
2. Après le montage est effectué un deuxième mesurage des émissions afin de démontrer que le système fonctionne correctement.
3. Les résultats des mesurages sont portés dans un rapport par le propriétaire du bateau et sont communiqués à l'autorité compétente pour information.
4. Les éléments constitutifs qui génèrent, traitent et distribuent le gaz sont assemblés dans un boîtier comportant un système de détection de gaz.
5. La survenance de dysfonctionnements est identifiée par des capteurs qui émettent un signal afin que le système soit arrêté s'il ne fonctionne pas correctement. Ces capteurs sont installés en double.
6. L'installation est arrêtée automatiquement et immédiatement en cas de dysfonctionnement. Le système peut aussi être arrêté manuellement depuis la timonerie et depuis la salle des machines au moyen d'un dispositif correspondant.

La défaillance ou le mauvais fonctionnement du système d'oxyhydrogène ne doit pas avoir pour effet une interruption de l'alimentation régulière en carburant ou un mauvais fonctionnement du moteur.

7. Le propriétaire du bateau adresse annuellement à l'autorité compétente un rapport relatif aux émissions du moteur, à la consommation de carburant ainsi qu'aux dysfonctionnements et incidents.
8. S'il s'avère que le fonctionnement du système n'est pas fiable, l'installation est retirée du bateau.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (18) 47 rev. 2.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 4/2019
du 27 juin 2019

NAVIA

Par la présente, l'automoteur « Navia », numéro européen unique d'identification des bateaux 02315217, est autorisé à utiliser un système d'oxyhydrogène « à la demande » sous la dénomination de marque VerdiTec Systeme en vue de l'ajout d'oxyhydrogène à l'admission d'air du moteur de propulsion.

En vertu des dispositions de l'article 2.20, chiffre 3, il peut être dérogé aux dispositions de l'article 8.01, chiffre 3, pour le bateau susmentionné jusqu'au 1^{er} juillet 2024. L'utilisation du système d'oxyhydrogène « à la demande » est considérée comme suffisamment sûre, à condition de répondre à tout moment aux conditions suivantes :

1. Les éléments constitutifs qui génèrent, traitent et distribuent le gaz sont assemblés dans un boîtier comportant un système de détection de gaz.
2. La survenance de dysfonctionnements est identifiée par des capteurs qui émettent un signal afin que le système soit arrêté s'il ne fonctionne pas correctement. Ces capteurs sont installés en double.
3. L'installation est arrêtée automatiquement et immédiatement en cas de dysfonctionnement. Le système peut aussi être arrêté manuellement depuis la timonerie et depuis la salle des machines au moyen d'un dispositif correspondant.

La défaillance ou le mauvais fonctionnement du système d'oxyhydrogène ne doit pas avoir pour effet une interruption de l'alimentation régulière en carburant ou un mauvais fonctionnement du moteur.

4. Le propriétaire du bateau adresse annuellement à l'autorité compétente un rapport relatif à la consommation de carburant ainsi qu'aux dysfonctionnements et incidents.
5. S'il s'avère que le fonctionnement du système n'est pas fiable, l'installation est retirée du bateau.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (18) 47 rev. 2.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 5/2019
du 27 juin 2019

VERONA

Par la présente, l'automoteur « Verona », numéro européen unique d'identification des bateaux 02328419, est autorisé à utiliser un système d'oxyhydrogène « à la demande » sous la dénomination de marque VerdiTec Systeme en vue de l'ajout d'oxyhydrogène à l'admission d'air du moteur de propulsion.

En vertu des dispositions de l'article 2.20, chiffre 3, il peut être dérogé aux dispositions de l'article 8.01, chiffre 3, pour le bateau susmentionné jusqu'au 1^{er} juillet 2024. L'utilisation du système d'oxyhydrogène « à la demande » est considérée comme suffisamment sûre, à condition de répondre à tout moment aux conditions suivantes :

1. Les éléments constitutifs qui génèrent, traitent et distribuent le gaz sont assemblés dans un boîtier comportant un système de détection de gaz.
2. La survenance de dysfonctionnements est identifiée par des capteurs qui émettent un signal afin que le système soit arrêté s'il ne fonctionne pas correctement. Ces capteurs sont installés en double.
3. L'installation est arrêtée automatiquement et immédiatement en cas de dysfonctionnement. Le système peut aussi être arrêté manuellement depuis la timonerie et depuis la salle des machines au moyen d'un dispositif correspondant.

La défaillance ou le mauvais fonctionnement du système d'oxyhydrogène ne doit pas avoir pour effet une interruption de l'alimentation régulière en carburant ou un mauvais fonctionnement du moteur.

4. Le propriétaire du bateau adresse annuellement à l'autorité compétente un rapport relatif à la consommation de carburant ainsi qu'aux dysfonctionnements et incidents.
5. S'il s'avère que le fonctionnement du système n'est pas fiable, l'installation est retirée du bateau.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (18) 47 rev. 2.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 6/2019
du 27 juin 2019

Ad article 8bis.02, chiffre 3, du RVBR – Moteurs à combustion installés à bord sans agrément de type

GOBLIN

L'automoteur citerne « Goblin », numéro européen unique d'identification des bateaux 02335529, est autorisé en vertu de l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, à déroger à l'article 8bis.02, chiffre 3, du RVBR. Par conséquent, les moteurs à combustion installés à bord ne nécessitent pas d'être soumis à une procédure d'agrément de type.

L'autorisation est accordée aux conditions suivantes :

1. Le système de propulsion est équipé d'un système de post-traitement des gaz d'échappement sous la forme de catalyseurs RCS.
2. La configuration des moteurs, ainsi que la description des catalyseurs RCS qui en font partie, figure dans un rapport de montage conformément à l'annexe J, partie VIII, du RVBR.
3. Sans préjudice des exigences applicables aux systèmes de post-traitement des gaz d'échappement (Article 9.09 de l'ES-TRIN), le système de post-traitement des gaz d'échappement est opérationnel à tout moment et reçoit la quantité d'urée requise.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (19) 24)

6.1 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolutions 2016-I-6 et 2016-II-8)

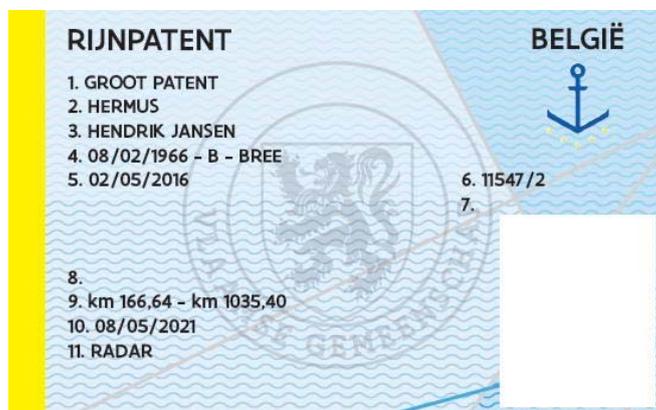
D1 Patente du Rhin (Modèle)

Etat	Désignation en droit applicable	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Lien
B	Rijnpatent	Vlaamse Waterweg nv Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten Tel. : +32 11 24 40 83 binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	Modèle délivré à partir du 1^{er} juin 2019 Modèle délivré à partir du 1 ^{er} janvier 2018 (MOW) Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017 (FOD)

Modèle belge

Modèle Flamand

(recto)



(verso)



Annexe D5 Certificats de conduite reconnus équivalents

I. Certificats des Etats membres

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
B	Vaarbewijs A/B	<p>- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),</p> <p>- le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins,</p> <p>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.</p>	<p>Vlaamse Waterweg nv Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten Tel. : +32 11 24 40 83 binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be</p>	<p>Modèle délivré à partir du 1^{er} juin 2019</p> <p>Modèle délivré à partir du 1^{er} janvier 2018 (MOW)</p> <p>Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017 (FOD)</p>

Modèle belge

Modèle Flamand

(recto)



(verso)



6.2 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle (Résolution 2010-I-8)

Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
D-101	La liste des justificatifs est disponible via le lien suivant : https://www.bg-qseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform	Centre de formation en secourisme agréé	Voir l'annexe C 2 au RPN	*

- * Veuillez noter que tous les centres agréés figurent sur la liste susmentionnée avec leur siège social. Ils peuvent exercer leurs activités dans toute l'Allemagne, quel que soit le lieu où est établi leur siège social. La base de données est complète et à jour.

Appendice 4b à l'instruction de service n° 5

Justificatifs relatifs à la formation de secouriste non valables immédiatement

Etat/N° d'ordre	Interlocuteur ou lien internet par l'intermédiaire desquels la liste peut être obtenue
ALLEMAGNE	Sans objet

Appendice 5a à l'instruction de service n° 5

Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareil respiratoire valables immédiatement

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
D-01	RAG Aktiengesellschaft Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Herne Wilhelmstraße 98 D-44649 Herne	Tel. : +49 (0) 2325 593-552 Lehrgangsorganisation Tel. : +49 (0) 2325 593-290 Leitung Hauptstelle Grubenrettungswesen Fax : +49 (0) 2325 593-309 andreas.betka@rag.de	Voir annexe C 3 au RPN
D-02	Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie Kompetenz-Center Notfallprävention Standort Hohenpeißenberg Unterbau 71 1/8 D-82383 Hohenpeißenberg	Tel. : +49 (0) 6221 5108-28612 Fax : +49 (0) 6221 5108-28699 notfallpraeventionhpb@bgrci.de	
D-03	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied OHG Breslauer Straße 55 D-56566 Neuwied	Tel. : +49 (0) 2631 82526-0 Fax : +49 (0) 2631 8252 6-25 info@ssb-neuwied.de www.ssb-neuwied.de	
D-04	Aus- und Fortbildungszentrum Rostock GmbH Alter Hafen Süd 334 D-18069 Rostock	Tel. : +49 (0) 381 8017-0 www.afz-rostock.de	
D-05	Dräger Safety AG & Co. KGaA Revalstraße 1 D-23560 Lübeck	Tel. : +49 (0) 451 882-0 www.draeger.com	
D-06	Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Regionalverband Weser-Ems Ortsverband Ahlhorn Königsberger Straße 10 D-26197 Ahlhorn	Tel. : +49 (0) 4435 9305-0 Fax : +49 (0) 4435 9305-90 mail@juh-ahlhorn.de www.juh.de	
D-07	HEAT GmbH Am Fallhammer 10 D-40221 Düsseldorf	Tel. : +49 (0) 211 1576750 Fax : +49 (0) 211 1576751 s.gross@heat-duesseldorf.de www.heat-duesseldorf.de	

Appendice 5b à l'instruction de service n° 5

**Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareils respiratoires
non valables immédiatement**

Etat/N° d'ordre	Interlocuteur ou lien internet par l'intermédiaire desquels la liste peut être obtenue
ALLEMAGNE	Sans objet

6.3 Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

Tachygraphes

**Sociétés spécialisées agréées pour le montage et le contrôle
conformément à l'article 3.10 et à l'annexe A3
du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin
État : Novembre 2019**

...

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH15

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen
Scellé n° G+M / 01
Scellé n° G+M / 02

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblasserdam
Scellé n° NT63

Novio Nautic B.V.
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Scellé n° M29, NT62

...

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

...

Novio Nautic B.V.
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Scellé n° M62

Kalkman Marine Electric & Automation
Chris Lebeuhof 2B
NL-3059 LN Rotterdam
Scellé n° M63

...

PROTOCOLE 24

Modification du Règlement du personnel

Résolution

La Commission Centrale,
sur proposition de son Sous-Comité administratif,
adopte la modification de l'Appendice 2 au Règlement du personnel, annexée à la présente
résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1er janvier 2020.

Annexe

Appendice 2 au Règlement du personnel

Barème de rémunération

Catégorie A (Article 10)

Echelon	A7	Valeur de l'échelon	A6	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon	A5	Valeur de l'échelon	A4	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon						13 528	427	11 247	330	2 ans
10e échelon						13 101	427	10 917	330	2 ans
9e échelon						12 675	427	10 587	330	2 ans
8e échelon			14 316	470	2 ans	12 248	427	10 257	330	2 ans
7e échelon			13 846	470	2 ans	11 821	427	9 928	330	2 ans
6e échelon	15 314	632	13 376	470	2 ans	11 395	427	9 598	330	1 an
5e échelon	14 683	632	12 905	470	2 ans	10 968	427	9 268	219	1 an
4e échelon	14 051	632	12 435	315	1 an	10 542	274	9 049	219	1 an
3e échelon	13 420	421	12 120	315	1 an	10 268	274	8 831	219	1 an
2e échelon	12 998	421	11 805	315	1 an	9 994	274	8 612	219	1 an
1er échelon	12 577		11 489		1 an	9 721		8 394		1 an

Catégorie A (Article 12)

Echelon	A4	Valeur de l'échelon	A3	Valeur de l'échelon	A2	Valeur de l'échelon	A1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon	9 663	280	8 494	262	6 791	202	5 081	118	3 ans
10e échelon	9 383	280	8 232	262	6 589	202	4 963	118	3 ans
9e échelon	9 103	280	7 971	262	6 387	202	4 845	118	3 ans
8e échelon	8 822	280	7 709	262	6 185	202	4 726	118	2 ans
7e échelon	8 542	280	7 447	262	5 983	202	4 608	118	2 ans
6e échelon	8 262	280	7 186	262	5 781	202	4 489	118	2 ans
5e échelon	7 982	280	6 924	262	5 579	202	4 371	118	2 ans
4e échelon	7 701	189	6 662	174	5 378	133	4 252	118	1 an
3e échelon	7 513	189	6 488	174	5 245	133	4 134	118	1 an
2e échelon	7 324	189	6 314	174	5 112	133	4 015	118	1 an
1er échelon	7 136		6 140		4 979		3 897		1 an

Catégorie B (Article 12)

Echelon	B5	Valeur de l'échelon	B4	Valeur de l'échelon	B3	Valeur de l'échelon	B2	Valeur de l'échelon	B1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon	5 002	124	4 415	111	3 866	98	3 348	83	2 969	76	3 ans
10e échelon	4 878	124	4 304	111	3 769	98	3 265	83	2 893	76	3 ans
9e échelon	4 754	124	4 192	111	3 671	98	3 182	83	2 817	76	3 ans
8e échelon	4 630	124	4 081	111	3 573	98	3 099	83	2 741	76	2 ans
7e échelon	4 506	124	3 970	111	3 475	98	3 015	83	2 665	76	2 ans
6e échelon	4 383	124	3 858	111	3 377	98	2 932	83	2 589	76	2 ans
5e échelon	4 259	124	3 747	111	3 280	98	2 849	83	2 513	76	2 ans
4e échelon	4 135	124	3 636	111	3 182	98	2 766	83	2 437	76	1 an
3e échelon	4 011	124	3 524	111	3 084	98	2 682	83	2 361	76	1 an
2e échelon	3 887	124	3 413	111	2 986	98	2 599	83	2 285	76	1 an
1er échelon	3 764		3 302		2 888		2 516		2 209		1 an

Catégorie C (Article 12)

Echelon	C6	Valeur de l'échelon	C5	Valeur de l'échelon	C4	Valeur de l'échelon	C3	Valeur de l'échelon	C2	Valeur de l'échelon	C1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 213	99	3 792	88	3 448	81	3 100	71	2 845	67	2 588	61	3 ans
10è échelon	4 114	99	3 703	88	3 367	81	3 029	71	2 778	67	2 526	61	3 ans
9è échelon	4 015	99	3 615	88	3 286	81	2 958	71	2 712	67	2 465	61	3 ans
8è échelon	3 916	99	3 526	88	3 205	81	2 887	71	2 645	67	2 404	61	2 ans
7è échelon	3 818	99	3 438	88	3 124	81	2 817	71	2 578	67	2 342	61	2 ans
6è échelon	3 719	99	3 349	88	3 042	81	2 746	71	2 512	67	2 281	61	2 ans
5è échelon	3 620	99	3 261	88	2 961	81	2 675	71	2 445	67	2 219	61	2 ans
4è échelon	3 521	99	3 173	88	2 880	81	2 604	71	2 379	67	2 158	61	1 an
3è échelon	3 422	99	3 084	88	2 799	81	2 534	71	2 312	67	2 097	61	1 an
2è échelon	3 323	99	2 996	88	2 718	81	2 463	71	2 245	67	2 035	61	1 an
1er échelon	3 225		2 907		2 637		2 392		2 179		1 974		1 an

Catégorie L (Article 12)

Echelon	L3	Valeur de l'échelon	L2	Valeur de l'échelon	L1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
10è échelon	8 581	254	6 893	204			3 ans
9è échelon	8 327	254	6 689	204			3 ans
8è échelon	8 072	254	6 485	204			2 ans
7è échelon	7 818	254	6 281	204			2 ans
6è échelon	7 563	254	6 077	204			2 ans
5è échelon	7 309	254	5 873	204			2 ans
4è échelon	7 054	254	5 669	204			1 an
3è échelon	6 800	254	5 465	204			1 an
2è échelon	6 545	254	5 261	204	4 285	165	1 an
1er échelon	6 291		5 057		4 120		1 an

PROTOCOLE 25

Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2019 et du 31 décembre 2019 au 1^{er} janvier 2020 entre 20 heures et 6 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2019 et celle du 31 décembre 2019 au 1^{er} janvier 2020 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 26

Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2020,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 27

100^{ème} anniversaire de l'installation du siège de la CCNR à Strasbourg

Pas de résolution.

PROTOCOLE 28

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 29

Date de la prochaine session, combinée avec la Conférence consultative

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 4 juin 2020 à Strasbourg.

PROTOCOLE 30

Réalisation des objectifs de la présidence 2018-2019 de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de son président sur la mise en œuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2018-2019,

remercie M. WEHRMANN pour l'efficacité et la constance de son action en tant que président ainsi que son équipe pour le travail réalisé.

Annexe

Annexe au protocole 30

La délégation allemande a accédé à la présidence de la CCNR au début de l'année 2018, dans un contexte de bouleversements politiques, juridiques et technologiques profonds et continus. Dans ce contexte, la tâche principale de la présidence allemande a été de dynamiser les discussions nécessaires et de les faire aboutir autant que possible à des résultats tournés vers l'avenir. À cet égard, la présidence allemande a accordé une attention particulière

- à la fixation d'objectifs ambitieux permettant d'assurer la viabilité future de la navigation rhénane et intérieure,
- à l'adoption d'une réglementation axée sur la pratique et ouverte à l'innovation pour assurer le développement durable de la navigation intérieure comme mode de transport.

La délégation allemande tient à remercier les autres délégations et le Secrétariat pour leur coopération à la fois fructueuse et confiante au cours des deux dernières années.

1. 150^{ème} anniversaire de l'Acte de Mannheim

Le 17 octobre 2018 marquait le 150^{ème} anniversaire de la signature de l'Acte de Mannheim. De nombreuses personnalités de haut rang issues de la politique, de l'administration et de l'économie ont célébré cet anniversaire à Mannheim lors du congrès de la CCNR « 150^{ème} anniversaire de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation intérieure dynamique ». Ce congrès commémoratif a permis de souligner avec force la pertinence actuelle et future de l'Acte de Mannheim. Parallèlement, l'événement a permis de souligner les nombreux défis actuels en matière de politique des transports et de navigation intérieure, qui ne touchent pas seulement les États membres de la CCNR. Par la Déclaration de Mannheim présentée à l'occasion de ce congrès commémoratif, les ministres des Transports des États membres de la CCNR ont souligné sans équivoque l'importance de la CCNR comme centre de compétence pour la navigation intérieure en Europe. Cette déclaration contient en outre des orientations déterminantes pour le développement durable et orienté vers l'avenir de la navigation rhénane et intérieure, sous la forme d'objectifs ambitieux et de missions précises formulés à l'intention de la CCNR.

2. Coopération entre la CCNR et l'UE

Au cours des deux dernières années, les efforts soutenus déployés par la CCNR en faveur du développement et de l'intensification de la coopération actuelle avec l'UE n'ont toujours pas été couronnés de succès dans tous les domaines. Début 2019, l'éventail des missions du CESNI a pu être élargi à une thématique importante avec la création d'un groupe de travail chargé des aspects liés aux services d'information fluviale (SIF). La consolidation et l'extension mesurée de l'éventail des missions du CESNI devraient se poursuivre sans relâche aussi à l'avenir. La signature début 2019 du « *contrat de services 2019 - 2021* » entre la Commission européenne et la CCNR a permis de créer au moins provisoirement, en particulier en ce qui concerne les aspects financiers, une base pour la poursuite et l'approfondissement des activités dans lesquelles le CESNI a fait ses preuves en tant qu'organe de coordination et de standardisation de la navigation intérieure européenne. L'aménagement contractuel adéquat des relations de travail de la CCNR avec la Commission européenne, le financement approprié du CESNI sur le long terme et l'amélioration des mécanismes de coordination devront toutefois rester des points prioritaires dans le programme de la CCNR.

3. Réglementation axée sur la pratique et ouverte à l'innovation

Au cours des deux dernières années, notamment par le biais d'ateliers et de tables rondes, la CCNR a une nouvelle fois été en mesure d'apporter des contributions d'une importance fondamentale à l'évolution de la réglementation en matière de nouvelles technologies. D'importants travaux fondamentaux ont été réalisés dans le domaine de la numérisation. Ainsi a pu être adoptée, par exemple, une première définition des degrés d'automatisation de la navigation intérieure. Le Comité du règlement de police a en outre élaboré une synthèse des principaux aspects de la navigation automatisée. Cela constitue désormais une base solide qui permettra d'entamer les travaux visant à adapter la réglementation aux exigences de la navigation automatisée. Afin d'assurer un traitement interdisciplinaire, le Comité du règlement de police recommande le rétablissement du Comité restreint de navigation. L'évaluation de l' AIS a été achevée avec succès. Un groupe d'experts ad hoc a été établi pour le traitement des questions encore en suspens et les travaux devraient être achevés d'ici fin 2020. Avec l'adoption de prescriptions plus souples en matière de temps de navigation et de repos et

- l'introduction prochaine de recommandations concernant le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
- l'adaptation dudit règlement à la directive européenne relative aux qualifications,

la CCNR franchit une nouvelle étape importante vers une conception moderne et pragmatique des prescriptions relatives aux équipages dans le contexte des évolutions technologiques.

4. Développement durable

La CCNR et ses partenaires ont pu dresser fin 2018 un bilan globalement positif de leurs activités menées dans le cadre de la « Vision 2018 ». Sur la base de ses orientations stratégiques et en particulier de la déclaration de Mannheim, la CCNR poursuivra avec détermination son engagement en faveur du développement durable de la navigation intérieure sur les plans environnemental, social et économique.

5. Voie d'eau et infrastructures

Sous la présidence allemande, l'action de la CCNR en matière d'infrastructures a été liée, d'une part, à plusieurs initiatives de l'UE. La CCNR a ainsi contribué de manière significative au développement d'objectifs appropriés en matière de « Good Navigation Status », d'abord dans le cadre d'un groupe de correspondance, puis au sein d'un sous-groupe de travail du « NAIADES II Implementation Expert Group », travaux que la CCNR continuera d'accompagner étroitement à l'avenir. Un autre aspect important de l'engagement de la CCNR au niveau de l'UE a été son appui aux travaux du coordinateur de l'UE pour le corridor RTE-T Rhin-Alpes. D'autre part, la CCNR a également abordé des aspects spécifiques de la voie fluviale rhénane. Dans ce domaine, l'un des thématiques importantes pour la CCNR a été la poursuite de l'examen approfondi de la question de la gestion des périodes d'étiage du Rhin, avec l'organisation d'un atelier à Bonn en novembre cette année. La thématique des aires de stationnement a été abordée lors d'un atelier organisé conjointement par la CCNR et viadonau fin 2018, avec la participation de nombreuses parties prenantes, lors duquel a été souligné le rôle des aires de stationnement comme composante de la durabilité sociale du système de navigation intérieure.

6. Processus de discussion et de décision au sein de la CCNR

Compte tenu des profondes mutations qui s'opèrent, et ce pas seulement au niveau européen, la CCNR est tenue de procéder en permanence à un examen critique, à des échanges et, si nécessaire, à une adaptation de ses processus de discussion et de décision. La présidence allemande partage l'avis selon lequel la réorganisation de la session plénière de la CCNR avec la Conférence consultative - qui prendra effet pour la première fois lors de la session plénière d'automne 2019 - offrira l'occasion de renforcer encore le rôle de la session plénière en tant que forum permettant d'échanger des points de vue sans préjuger des résultats et d'intensifier la participation du secteur de la navigation. Il conviendrait que se poursuivent dans cette optique les discussions sur les structures de la CCNR - notamment sur les relations entre les différents organes.

PROTOCOLE 31

Orientations de la présidence belge

Résolution

La Commission Centrale,

vu son Règlement intérieur (article 24 (3)),

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2020-2021,

remercie la délégation belge pour le travail de préparation de la future présidence,

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2019-II-10).

Annexe

Annexe au protocole 31

1. Collaboration CCNR-UE-CESNI-CEE-ONU :

La création du CESNI, l'organe commun pour la coordination et la standardisation de la navigation intérieure européenne, a profondément modifié le paysage européen de la navigation intérieure. Cet accord de coopération entre le secrétariat de la CCNR et la Commission européenne assurera d'ici 2022 l'uniformisation des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord européens et la mise en place d'un niveau d'exigences élevé en matière de formation dans les États membres de l'UE et la Suisse.

L'objectif poursuivi consiste à donner une forme concrète à la future coopération entre la CCNR et la Commission européenne pour la période post-2021 en examinant d'autres formes de collaboration plus durables.

La présidence belge entend donc œuvrer auprès de la Commission européenne afin d'obtenir un accord de coopération qui :

- offre un engagement à long terme, par exemple dans le cadre de la détermination du prochain *multiannual financial framework* (2021-2027) ;
- concrétise la coopération, notamment au moyen de mécanismes de coordination plus efficaces ;
- continue de soutenir les missions du CESNI, comme dans le cadre de la révision des exigences relatives à l'équipage et de la standardisation des examens de navigation intérieure européens.

Avec la CEE-ONU, nous poursuivons la coopération étroite en ce qui concerne les règlements de police, le RTE-T, le *Good Navigation Status* et le verdissement.

2. Développement durable – financement du verdissement :

La CCNR s'est fixé des objectifs ambitieux pour un développement durable de la navigation intérieure sur les plans écologique, social et économique.

En vue de la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018, une étude sera réalisée sur les possibilités de création d'un fonds censé faciliter et encadrer le verdissement de la navigation intérieure.

Afin d'atteindre des émissions nulles en navigation intérieure d'ici 2050, il convient de définir précisément la meilleure façon de sensibiliser, de convaincre et de soutenir le secteur afin de réaliser les investissements adaptés. Ce fonds de verdissement ne peut en aucun cas causer préjudice aux petites entreprises de navigation intérieure et n'accorder aucune préférence à une solution technologique spécifique.

Cette étude sera livrée d'ici fin 2020 et sa mise en œuvre consécutive sera une priorité.

La présidence belge s'efforcera de finaliser des accords relatifs au financement de cet instrument.

En outre, la présidence belge souhaite également organiser un atelier relatif au verdissement de la navigation intérieure en mai 2020, lequel s'intéressera notamment aux carburants alternatifs.

3. Numérisation des documents de transport – simplification administrative :

La CCNR poursuit l'objectif de renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation et d'intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales.

La qualité et la fiabilité des données (numériques) sont, à cet égard, essentielles. Les interactions entre la gestion du trafic et la planification logistique à terre ainsi que les processus essentiels à bord sont de plus en plus fréquentes.

La CCNR continuera de jouer un rôle clé dans le développement d'une réglementation pour l'échange de l'obligation d'annonce par voie électronique des bâtiments, des documents de bord et des certificats de qualification.

4. Nouvelles technologies et innovation – automatisation de la navigation intérieure :

Nous sommes aujourd'hui témoins de l'émergence de nombreuses nouvelles technologies laissant pressentir des avancées prometteuses. Des projets tests autour de la blockchain, des systèmes de propulsion alternatifs, des bâtiments automatisés et des moyens de communication « intelligents » rendront la navigation intérieure plus verte et plus sûre.

Par le passé, la CCNR s'est révélée être une force motrice pour la révision de la réglementation à la lumière des nouvelles évolutions technologiques. La présidence belge entend dès lors mettre tout en œuvre pour obtenir la création d'un cadre (juridique) rendant possible la navigation automatisée et répondant aux innovations technologiques.

Un nouveau concept dans le cadre de l'automatisation est le bâtiment autonome. Lorsque l'on s'interroge sur la mobilité de demain, on ne peut passer à côté des innovations en matière de véhicules automatisés. En navigation intérieure aussi, l'accent est résolument mis sur la navigation sans équipage, ce qui a pour conséquence que le secteur et l'infrastructure se préparent pour l'avenir. Le développement de nouveaux types de bâtiments est une tâche qui incombe au secteur privé. Pour autant, la CCNR peut jouer un rôle clé à cet égard également : en créant un cadre permettant aux bâtiments autonomes de naviguer de manière sûre sur les voies navigables intérieures.

Il convient que la CCNR mise sur les quatre piliers de la navigation automatisée : des bâtiments intelligents, une infrastructure intelligente, une communication intelligente et une réglementation intelligente, et plus précisément sur la manière dont ces quatre piliers peuvent interagir. Ainsi la fiabilité et l'attractivité de la navigation intérieure ne pourra être que renforcée.

5. Voie d'eau et infrastructure :

Les voies d'eau des États membres de la CCNR sont les plus fréquentées d'Europe. Entretenir et améliorer l'infrastructure est, par conséquent, crucial. Au vu des coûts importants que cela implique, il est essentiel de réfléchir au défi futur en matière de financement et de technologie et à l'adaptation éventuelle de l'infrastructure.

On constate notamment que la taille des bateaux porte-conteneurs ne cesse d'augmenter et que la communication entre le bâtiment et les divers équipements terrestres est de plus en plus automatisée. Ces évolutions technologiques offrent des possibilités en termes de gains d'efficacité, mais la CCNR devra, dans ce cas, veiller à réagir et, au besoin, à anticiper les tendances qui modifieront les habitudes actuelles de navigation intérieure. Les infrastructures fluviales doivent être préparées à ces changements.

Pour ce faire, nous aspirons également à coopérer avec d'autres organisations comme la CEE-ONU, les commissions fluviales et la Commission européenne.

6. Fonctionnement interne de la CCNR – approfondissement du contenu :

Ces dernières années, un débat s'est tenu sur les possibilités de dynamiser les sessions plénières et de renforcer l'interaction entre les différents comités de la CCNR. Ce débat se poursuivra.

Ainsi, la présidence belge souhaite, dans la mesure du possible, promouvoir la mixité des sessions et des ateliers. Ce faisant, davantage de résultats de travaux de la CCNR pourront être combinés et présentés à l'extérieur.

Les efforts consentis par le Secrétaire général de la CCNR et son équipe en vue d'impliquer plus étroitement les ONG dans la CCNR sont très appréciés et devront continuer d'être soutenus.

La présidence belge s'inscrit également dans une systématique visant à approfondir des thématiques actuelles soigneusement sélectionnées à l'aide d'ateliers bien préparés.

7. Événements spécifiques

Tout au long de l'année 2020, la CCNR célébrera le centième anniversaire de sa présence à Strasbourg en organisant diverses initiatives en partenariat avec les autres institutions établies à Strasbourg.

Au printemps 2021, la session plénière se tiendra en Belgique et sera couplée à une visite de terrain.

PROTOCOLE 32

**Présentation des travaux en cours, état des lieux et prochaines étapes
au sein du Corridor Rhin - Alpes**

Pas de résolution.