



**SESSION D'AUTOMNE 2020
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2020-II)**

Strasbourg, les 2 et 3 décembre 2020

SESSION D'AUTOMNE 2020

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2020-II)

Strasbourg, les 2 et 3 décembre 2020

SOMMAIRE

Pages

SESSION PLÉNIÈRE RESTREINTE

I. Réunion plénière de printemps 2020 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19

Protocole 1 : Réunion plénière de printemps 2020 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19	1
---	---

II. Ouverture de la session – Adoption de l’ordre du jour

Protocole 2 : Ouverture de la session – Adoption de l’ordre du jour – Composition de la Commission Centrale	1
---	---

III. Budget et administration

Protocole 3 : Approbation des comptes de l’exercice 2019 de la Commission Centrale	2
--	---

Protocole 4 : Budget de la Commission Centrale pour 2021	2
--	---

Protocole 5 : Renouvellement du mandat du Secrétaire général	2
--	---

Protocole 6 : Modification du Règlement du personnel	2
--	---

IV. Questions diverses

Protocole 7 : 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	5
--	---

Protocole 8 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek, les fins de semaine	5
---	---

Protocole 9 : Communiqué à la presse	5
--	---

Protocole 10 : Date de la prochaine session plénière	5
--	---

SESSION PLÉNIÈRE PUBLIQUE

I. Impact de la pandémie de covid-19 sur la navigation intérieure rhénane et européenne : gestion et sortie de crise

Protocole 11 : Échanges de vues entre les participants concernant l’impact de la pandémie de Covid-19 sur la navigation rhénane et intérieure et les réponses à y apporter en termes de gestion et de sortie de crise	6
---	---

	Pages
II. Questions générales et juridiques	
Protocole 12 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	6
Protocole 13 : Amendement du Règlement intérieur du Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure – CESNI.....	6
Protocole 14 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	8
Protocole 15 : Nouveau Règlement du droit de plainte	8
Protocole 16 : État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	15
III. Aspects économiques	
Protocole 17 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe	22
IV. Patentes de bateliers et équipages	
Protocole 18 : Patentes de batelier et équipages	39
V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin	
Protocole 19 : Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Notification d'accidents (Articles 1.16 et 1.17)	39
Protocole 20 : Prorogation de la durée de validité de la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure au 31 décembre 2022	42
Protocole 21 : Actualisation du mandat du Comité restreint de navigation pour le pilotage et la coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée	43
VI. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 22 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (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 2021/1).....	47
Protocole 23 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base européenne des bateaux (EHDB)	51

	Pages
VII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane	
Protocole 24 : Construction d'un nouvel ouvrage de prise d'eau dans la digue en rive droite du Rhin dans le bief de Marckolsheim, p.k. 228,300.....	51
Protocole 25 : Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance	57
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 26 : 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	59
IX. Échange de vues entre les participants concernant la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure	
Protocole 27 : Échange de vues entre les participants concernant la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure	79
X. Divers	
Protocole 28 : Divers.....	79

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2020

PROTOCOLE 1

Réunion plénière d'automne 2020 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19

Résolution (adoptée par voie de procédure écrite le 6 novembre 2020)

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2020-I-1 adoptée par procédure écrite le 27 avril 2020,

constatant avec regret et préoccupation que les conditions sanitaires l'ayant conduite à l'époque à adopter ladite Résolution perdurent aujourd'hui, qui plus est dans un contexte de recrudescence de la pandémie,

rappelant la détermination de ses délégations et de son Secrétariat à faire avancer ses travaux en dépit de l'inscription des contraintes dans la durée,

soulignant à nouveau l'importance de maintenir un maximum de continuité dans ses activités régulières, y compris en termes de prise de décisions,

se félicitant de la mise en place de solutions techniques fiables et éprouvées permettant d'organiser avec succès des réunions en ligne,

tout en réaffirmant son attachement à tenir ses réunions à Strasbourg et son souhait d'un retour à la normale dans les meilleurs délais,

et se référant à l'article 6 de son Règlement intérieur,

décide d'organiser, toujours à titre exceptionnel, sa réunion plénière d'automne des 2 et 3 décembre 2020 sous la forme d'une visioconférence avec interprétation simultanée.

PROTOCOLE 2

Composition de la Commission Centrale

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Approbation des comptes de l'exercice 2019 de la Commission Centrale

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2019 de la CCNR,
vu également le rapport sur les comptes 2019 de l'organisme de contrôle PWC,
la Commission Centrale approuve ces comptes et donne quitus au Secrétaire général.

PROTOCOLE 4

Budget de la Commission Centrale pour 2021

Résolution

La Commission centrale pour la navigation du Rhin adopte le budget 2021 fixé à 2 742 400 €.

Compte tenu d'un ajustement budgétaire par prélèvement sur le fonds de réserve et d'investissement de 2 400 €, les contributions de chaque État, s'élèvent à 548 000 €, correspondant à une augmentation de contribution de 2 160 € par État par rapport à 2020.

Les contributions seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du CIC Est à Strasbourg.

PROTOCOLE 5

Renouvellement du mandat du Secrétaire général

Résolution

(adoptée par voie de procédure écrite le 20 octobre 2020)

La Commission centrale pour la navigation du Rhin convient de prolonger, pour une période d'un an à dater du 1^{er} novembre 2020, l'engagement de Monsieur Bruno GEORGES comme Secrétaire général de la Commission Centrale.

PROTOCOLE 6

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 1^{er} janvier 2021.

Annexe au protocole 6

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						13 731	433	11 416	335	2 ans
10e échelon						13 298	433	11 081	335	2 ans
9e échelon						12 865	433	10 746	335	2 ans
8e échelon			14 531	477	2 ans	12 432	433	10 411	335	2 ans
7e échelon			14 054	477	2 ans	11 999	433	10 076	335	2 ans
6e échelon	15 544	641	13 576	477	2 ans	11 566	433	9 742	335	1 an
5e échelon	14 903	641	13 099	477	2 ans	11 133	433	9 407	222	1 an
4e échelon	14 262	641	12 621	320	1 an	10 700	278	9 185	222	1 an
3e échelon	13 621	428	12 302	320	1 an	10 422	278	8 963	222	1 an
2e échelon	13 193	428	11 982	320	1 an	10 144	278	8 742	222	1 an
1er échelon	12 765		11 662		1 an	9 866		8 520		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	9 808	284	8 622	266	6 893	205	5 158	120	3 ans
10e échelon	9 523	284	8 356	266	6 688	205	5 037	120	3 ans
9e échelon	9 239	284	8 090	266	6 483	205	4 917	120	3 ans
8e échelon	8 955	284	7 825	266	6 278	205	4 797	120	2 ans
7e échelon	8 670	284	7 559	266	6 073	205	4 677	120	2 ans
6e échelon	8 386	284	7 294	266	5 868	205	4 556	120	2 ans
5e échelon	8 101	284	7 028	266	5 663	205	4 436	120	2 ans
4e échelon	7 817	191	6 762	177	5 458	135	4 316	120	1 an
3e échelon	7 626	191	6 586	177	5 323	135	4 196	120	1 an
2e échelon	7 434	191	6 409	177	5 188	135	4 075	120	1 an
1er échelon	7 243		6 232		5 054		3 955		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
11è échelon	5 077	126	4 481	113	3 924	99	3 398	84	3 013	77	3 ans
10è échelon	4 951	126	4 368	113	3 825	99	3 314	84	2 936	77	3 ans
9è échelon	4 825	126	4 255	113	3 726	99	3 230	84	2 859	77	3 ans
8è échelon	4 700	126	4 142	113	3 627	99	3 145	84	2 782	77	2 ans
7è échelon	4 574	126	4 029	113	3 527	99	3 061	84	2 705	77	2 ans
6è échelon	4 448	126	3 916	113	3 428	99	2 976	84	2 628	77	2 ans
5è échelon	4 323	126	3 803	113	3 329	99	2 892	84	2 551	77	2 ans
4è échelon	4 197	126	3 690	113	3 230	99	2 807	84	2 473	77	1 an
3è échelon	4 071	126	3 577	113	3 130	99	2 723	84	2 396	77	1 an
2è échelon	3 946	126	3 464	113	3 031	99	2 638	84	2 319	77	1 an
1er échelon	3 820		3 351		2 932		2 554		2 242		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	4 276	100	3 848	90	3 500	82	3 146	72	2 887	68	2 631	63	3 ans
10è échelon	4 176	100	3 759	90	3 418	82	3 074	72	2 820	68	2 568	63	3 ans
9è échelon	4 076	100	3 669	90	3 335	82	3 003	72	2 752	68	2 506	63	3 ans
8è échelon	3 975	100	3 579	90	3 253	82	2 931	72	2 685	68	2 443	63	2 ans
7è échelon	3 875	100	3 489	90	3 170	82	2 859	72	2 617	68	2 380	63	2 ans
6è échelon	3 775	100	3 400	90	3 088	82	2 787	72	2 549	68	2 317	63	2 ans
5è échelon	3 674	100	3 310	90	3 006	82	2 715	72	2 482	68	2 255	63	2 ans
4è échelon	3 574	100	3 220	90	2 923	82	2 643	72	2 414	68	2 192	63	1 an
3è échelon	3 474	100	3 130	90	2 841	82	2 572	72	2 347	68	2 129	63	1 an
2è échelon	3 373	100	3 041	90	2 759	82	2 500	72	2 279	68	2 066	63	1 an
1er échelon	3 273		2 951		2 676		2 428		2 212		2 003		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	8 710	258	6 996	207			3 ans
9è échelon	8 452	258	6 789	207			3 ans
8è échelon	8 193	258	6 582	207			2 ans
7è échelon	7 935	258	6 375	207			2 ans
6è échelon	7 677	258	6 168	207			2 ans
5è échelon	7 418	258	5 961	207			2 ans
4è échelon	7 160	258	5 754	207			1 an
3è échelon	6 902	258	5 547	207			1 an
2è échelon	6 644	258	5 340	207	4 350	167	1 an
1er échelon	6 385		5 133		4 182		1 an

PROTOCOLE 7

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 2020 et du 31 décembre 2020 au 1^{er} janvier 2021 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 2020 et celle du 31 décembre 2020 au 1^{er} janvier 2021 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 8

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 2021 au 31 décembre 2021,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 9

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 10

Date de la prochaine session plénière

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Échanges de vues entre les participants concernant l'impact de la pandémie de Covid-19 sur la navigation rhénane et intérieure et les réponses à y apporter en termes de gestion et de sortie de crise

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

Amendement du Règlement intérieur du Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure – CESNI

Résolution (adoptée par voie de procédure écrite le 30 septembre 2020)

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR),

rappelant la demande de la DG MOVE, Direction D – Waterborne, de la Commission européenne, concernant le changement des procédures du CESNI et l'éventuelle introduction d'une procédure de vote par écrit pour l'adoption de standards,

considérant qu'il paraît opportun de répondre positivement à cette demande au moyen d'un nouvel article 9bis intitulé « Procédure écrite » à introduire dans le Règlement intérieur du CESNI,

constatant que la formulation retenue pour ce nouvel article 9bis du Règlement intérieur du CESNI nécessite d'amender également l'article 9 du Règlement intérieur du CESNI,

ayant consulté le CESNI conformément à l'article 12 paragraphe 1 de son Règlement intérieur à propos des modifications à apporter à ce Règlement et ayant obtenu un avis favorable dans ce cadre,

adopte le nouvel article 9bis ainsi que l'article 9 amendé du Règlement intérieur du CESNI, et

charge son Secrétariat de préparer et de diffuser une version amendée du Règlement intérieur du CESNI.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Annexe

**Règlement intérieur du Comité Européen
pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure – CESNI**

Article 9

Prise de décisions

1. Le comité adopte les standards à l'unanimité des voix des membres participant à la réunion. La décision peut être prise une fois que la décision du Conseil de l'UE, conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, est disponible par écrit.
2. Le comité s'attache à parvenir à un consensus sur la décision d'inscrire des projets de standard à l'ordre du jour pour adoption. En l'absence de consensus, le comité prend la décision à ce sujet à la majorité de deux-tiers des voix des membres participant à la réunion.
3. Le comité prend des décisions sur tout sujet autre que ceux visés aux paragraphes 1 ou 2 à la majorité simple des voix des membres participant à la réunion.

Article 9a

Procédure écrite

1. Par dérogation à l'article 9, paragraphe 1, à titre exceptionnel et sur demande écrite et motivée d'un membre ou de la Commission européenne, le comité peut décider, à l'unanimité des voix des membres participant à la réunion, de recourir à une procédure écrite pour l'adoption de standards. Cette possibilité s'ouvre après que le comité a décidé, au cours de la même réunion ou d'une réunion précédente, d'inscrire des projets de standards à l'ordre du jour pour adoption, conformément à l'article 9, paragraphe 2.
2. Le comité fixe un délai approprié pour la procédure écrite en fonction de l'approbation attendue de la décision du Conseil de l'UE conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
3. La procédure écrite peut être poursuivie et finalisée une fois que la décision du Conseil de l'UE, conformément à l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, est disponible par écrit. Le président appelle au vote, en accordant un délai minimum de 15 jours pour voter.
4. Les projets de standards sont réputés adoptés si aucun membre n'exprime un vote contraire dans le délai fixé.

PROTOCOLE 14

Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 15

Nouveau Règlement du droit de plainte

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du droit fluvial,

désireuse de souligner la nature du droit de plainte, d'améliorer la lisibilité de la procédure du droit de plainte et d'accélérer l'examen des plaintes formulées devant elle en vertu de l'article 45 lettre a de l'Acte de Mannheim,

adopte le nouveau Règlement annexé ainsi que le rapport explicatif y afférent.

Annexe

Nouveau Règlement du droit de plainte

Article 1 Définition et objet de la demande

La Commission centrale pour la navigation du Rhin examine, dans un cas concret, une demande tendant à ce qu'elle se prononce sur les questions relatives à l'interprétation ou à l'application de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868, et de la réglementation dérivée.

Article 2 Identification de l'auteur de la demande

La demande peut être introduite par tout État contractant, toute personne physique ou toute personne morale de droit privé ou de droit public pour autant qu'ils justifient d'un intérêt qualifié et concret à l'obtention d'une réponse à la question posée.

Article 3 Introduction de la demande

- (1) La demande est formulée par écrit dans une des langues officielles de la Commission Centrale auprès de son Secrétariat.
- (2) Elle doit être motivée, et énoncer les éléments pertinents du contexte juridique et factuel de la question de principe posée.
- (3) Elle doit comporter, le cas échéant, des informations concernant l'affaire à l'origine de la demande, la procédure en cours au niveau national d'un des États contractants et notamment les coordonnées de la juridiction nationale saisie.
- (4) La demande doit être accompagnée de tous les documents et justificatifs utiles.

Article 4 Examen de l'acceptation de la demande

- (1) Le Secrétariat de la Commission Centrale accuse réception de la demande. Il vérifie que la demande répond à toutes les exigences de fond et de forme décrites aux articles 1 à 3.
- (2) Dans un délai de 4 semaines, le Secrétariat informe le demandeur du caractère complet de sa demande ou, si nécessaire, lui demande de la compléter.
- (3) Dans un délai maximum de 6 semaines après avoir informé le demandeur du caractère complet de sa demande ou, suivant le cas, avoir reçu un dossier complété, le Secrétariat fait parvenir sa première analyse concernant le résultat de son examen, visant l'acceptation de la demande, aux délégations.
- (4) Si la demande est manifestement inacceptable, l'analyse du Secrétariat est assortie d'un projet de réponse motivée au demandeur.
- (5) Si la demande est jugée acceptable, l'analyse du Secrétariat est assortie d'une proposition de nomination d'un rapporteur en application de l'article 5 chiffre 1. Le rapporteur doit appartenir à la délégation d'un État non impliqué dans la demande.
- (6) Les délégations sont invitées à réagir par écrit dans un délai de 4 semaines. L'absence de réponse dans un délai de 4 semaines vaut accord concernant l'analyse du Secrétariat, et le cas échéant, la nomination du rapporteur.
- (7) Si la demande est manifestement inacceptable, le Secrétariat communique une réponse motivée au demandeur dans les meilleurs délais.

Article 5

Examen au fond de la demande

- (1) Si la demande est jugée acceptable, l'examen au fond de celle-ci est confié au rapporteur.
- (2) Le rapporteur peut demander des informations complémentaires au demandeur et/ou aux autres parties impliquées.
- (3) L'État impliqué fait valoir ses arguments en réponse à la demande dans un délai de 4 semaines.
- (4) Dans la mesure du possible, le rapporteur rend son rapport dans un délai de 3 mois, avec le soutien éventuel d'un avis consultatif en vertu de l'article 6.
- (5) Le rapport comporte en tous les cas, une appréciation juridique de la demande, et le cas échéant, un exposé des faits de l'affaire à l'origine de la demande et de la procédure en cours au niveau national d'un des États membres. Il est accompagné d'un projet de décision de la Commission Centrale fournissant une réponse à la demande.
- (6) Le rapport et le projet de décision sont transmis aux délégations pour discussion par le comité compétent,
 - a. en principe, dans le cadre d'une réunion spécifiquement dédiée,
 - b. exceptionnellement, sur proposition du rapporteur et sous réserve de l'opposition d'une délégation, dans le cadre d'une réunion ordinaire ou par voie de procédure écrite.
- (7) Une fois finalisé, le projet de décision est transmis à l'organe compétent pour la préparation des sessions plénières de la Commission Centrale, accompagné du rapport et d'un compte rendu des discussions du comité compétent.

Article 6

Avis consultatif

- (1) À tout moment de la procédure, en cas de besoin, et avec l'accord du comité compétent, le rapporteur pourra solliciter un avis consultatif à toute personne de son choix afin de l'éclairer sur une question de fait ou de droit en lien avec la demande.
- (2) La Commission Centrale n'est pas liée par ces avis consultatifs.

Article 7

Décision sur la demande

- (1) La Commission Centrale s'attache à parvenir à un consensus sur la décision.
- (2) La décision, adoptée en session plénière, est motivée.
- (3) La décision est communiquée au demandeur, et le cas échéant à la juridiction nationale saisie.

Appendice à l'annexe au protocole 15

Rapport explicatif

Article 1

Définition et objet de la demande

Ce premier article porte sur la question de la définition du droit de plainte et de l'objet de la demande introduite en vertu de celui-ci. À l'exception du titre qui reprend la terminologie employée à l'article 45 de la Convention pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 (ci-après « Convention révisée »), le Règlement utilise le terme « demande » qui est estimé plus neutre.

La Commission Centrale examine donc, dans un cas concret, une demande tendant à ce qu'elle se prononce sur des questions relatives à l'**interprétation** ou à l'**application** de la Convention révisée et de la réglementation dérivée. La référence à la Convention *révisée* sous-entend que les questions peuvent également viser les protocoles additionnels. Les examens à prodiguer peuvent schématiquement être résumés ainsi :

	Nature de la demande	Exercice	Décision attendue
1	Question relative à l'interprétation	Interpréter	Se prononcer sur l'interprétation à donner
2	Question relative à l'application	Confronter l'application aux textes -> interpréter	Se prononcer sur la conformité de l'application -> Conforme -> Non conforme -> Conforme sous réserve d'interprétation

Le premier cas représente une nouveauté du Règlement. En effet, s'il n'a jamais fait aucun doute que la Commission Centrale dispose de la compétence d'interpréter son texte fondateur et la réglementation dérivée (et elle a déjà été amenée à adopter des résolutions dans ce sens), jusqu'à présent, il n'était pas, expressément (en tous les cas pas clairement), prévu qu'une telle interprétation puisse être demandée par un acteur extérieur, sur la base du droit de plainte. Dans ce contexte, il est rappelé que la Commission Centrale a adopté en 2003 des « principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim » (Résolution 2003-II-10) auxquels elle pourra utilement se référer. Le deuxième cas, conduit la Commission Centrale à vérifier la conformité de l'application. Ainsi, elle pourra, tout d'abord, déclarer l'application *conforme* ou *non conforme*. Elle dispose cependant également d'autres moyens, moins figés. En effet, elle peut également décider de déclarer l'application *conforme sous certaines réserves d'interprétations*. Ainsi, elle pourrait, par exemple, décider de préciser la manière dont les textes doivent être interprétés (interprétation neutralisante) ou les compléter (interprétation constructive) ou encore préciser la manière dont ils doivent être appliqués (interprétation directive). Quoi qu'il en soit dans ce deuxième cas également, il s'agira, finalement et avant tout, d'interpréter les textes. En effet, vérifier la conformité de l'application de ces derniers nécessitera forcément qu'on s'intéresse au sens qu'il convient de leur donner.

La réglementation dérivée concerne en premier lieu les règlements adoptés par la Commission Centrale (Règlement de police pour la Navigation du Rhin, Règlement de visite des bateaux du Rhin, Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin).

Au final, il convient de garder à l'esprit que l'interprétation de la définition appartiendra en tout cas à la Commission Centrale lorsqu'elle décidera d'accepter ou non une demande (voir article 4).

Article 2 **Identification de l'auteur de la demande**

L'article 2 définit les personnes et autorités qui peuvent introduire une demande.

Le demandeur doit pouvoir attester d'un intérêt qualifié et concret, en lien avec le cas concret concerné, à l'obtention d'une réponse à la question posée. Ainsi la demande ne peut pas concerner une question purement théorique. La Commission Centrale dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour évaluer le bienfondé de la demande.

Article 3 **Introduction de la demande**

Le courrier introduisant la demande doit être adressé au Secrétaire général, par courrier postal ou courriel.

La Commission Centrale doit pouvoir se concentrer sur les questions relatives à l'interprétation ou l'application de la Convention révisée et la réglementation dérivée, ce qui implique une mise en lumière de l'objet de la demande, comme précisé au chiffre 2. Ainsi, la demande doit être motivée et présenter clairement la ou les question(s) pertinente(s) relative(s) à la Convention révisée ou à la réglementation dérivée.

Si la demande est en lien avec une procédure en cours au niveau national, elle doit comporter des informations relatives à celle-ci et notamment les coordonnées de la juridiction devant laquelle l'affaire est pendante, afin que le Secrétariat de la Commission Centrale puisse informer cette dernière du fait qu'elle a été saisie d'une demande.

La demande doit être accompagnée d'une copie (pas d'original) de tous les documents utiles à sa bonne compréhension et à l'appui des allégations qui y sont exposées.

Article 4 **Examen de l'acceptation de la demande**

Une distinction est faite entre l'examen de l'acceptation de la demande et l'examen au fond de celle-ci.

Concernant la première phase, il est jugé préférable d'utiliser le terme « acceptation », et d'éviter ainsi le terme « recevabilité » qui appartient au champ lexical juridictionnel.

L'examen de l'acceptation de la demande implique une vérification par rapport aux articles 1 à 3 du Règlement. Cet examen est conduit par le Secrétariat de la Commission Centrale sous contrôle des délégations. Il est fait référence aux délégations sans qualifier l'organe compétent pour permettre une certaine flexibilité. Pour autant, actuellement, l'organe compétent est le Comité du droit fluvial. Le Règlement prévoit explicitement les délais pour ce faire. Ainsi, le Secrétariat dispose, dans un premier temps de 4 semaines pour vérifier que le dossier de demande est complet et informer le demandeur soit de cet état soit lui demander de compléter. Si ou une fois que le dossier est complet, il dispose de 6 semaines pour faire parvenir sa première analyse aux délégations. On notera que la durée totale de cette première phase dépendra, en particulier, du temps nécessaire pour disposer d'un dossier complet. Le cas échéant, les demandeurs sont par conséquent invités à compléter leur demande le plus rapidement possible.

L'analyse vise à déterminer si la demande est acceptable ou non. Si le Secrétariat estime que la demande est manifestement inacceptable, il rédige tout de suite une proposition de réponse motivée au demandeur. Dans le cas contraire, le Secrétariat fait une proposition de nomination d'un rapporteur qui doit obligatoirement appartenir à la délégation d'un État non impliqué dans la demande. Les propositions sont soumises aux délégations, qui disposent de 4 semaines pour réagir.

Dans le cas où la demande est jugée manifestement inacceptable, le demandeur en est informé par le Secrétariat dans les meilleurs délais. La réponse est motivée. Dans le cas contraire, il appartiendra au rapporteur de procéder à l'examen au fond de la demande conformément à l'article 5.

Article 5 **Examen au fond de la demande**

Si la demande a passé la phase de l'examen de l'acceptation, un rapporteur est nommé qui devra appartenir à la délégation d'un État non impliqué dans la demande.

Le rapporteur dispose de trois mois pour rendre son rapport. Pendant ce délai il devra inviter l'État impliqué à faire valoir ses arguments en réponse à la demande (l'État disposera de 4 semaines pour ce faire), pourra recourir à un avis consultatif (voir article 6), et s'adresser au demandeur et/ou aux parties impliquées pour obtenir des informations complémentaires.

Outre un rapport comportant une analyse de la demande, le rapporteur prépare un projet de décision de la Commission Centrale. Ces documents sont transmis aux délégations.

En principe, la discussion et validation des documents transmis aux délégations a lieu dans le cadre d'une réunion spécifiquement dédiée du comité compétent. Exceptionnellement, notamment si le degré de complexité de la demande est bas et que le sujet abordé est peu conflictuel, la discussion et validation pourraient avoir lieu dans le cadre d'une réunion ordinaire du comité ou par voie de procédure écrite. Le rapporteur devra faire une proposition dans ce sens et aucune délégation ne devra s'y opposer. Une combinaison des différents procédés est également possible.

Actuellement, le comité compétent visé par chiffre 7 est le Comité du droit fluvial.

Le projet de décision validé sur l'interprétation ou l'application de la Convention révisée ou de la réglementation dérivée est transmis à l'organe compétent pour la préparation des sessions plénières (actuellement le Comité préparatoire) accompagné du rapport validé et d'un compte rendu des discussions du comité compétent (actuellement, comme précisé plus haut : le Comité du droit fluvial).

Article 6 **Avis consultatif**

Pour l'éclairer sur une question de fait ou de droit, le rapporteur peut solliciter un avis consultatif, auprès de la personne de son choix.

L'accord du comité compétent (actuellement le Comité du droit fluvial) pourrait, si nécessaire, être donné par voie de procédure écrite.

Les avis donnés ne sont aucunement contraignants.

Article 7 **Décision sur la demande**

La Commission Centrale dit son interprétation de la Convention révisée ou la réglementation dérivée et/ou vérifie la conformité de l'application avec ces textes. Il est rappelé que la Commission Centrale a adopté en 2003 des « principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim » (Résolution 2003-II-10) auxquels elle pourra utilement se référer.

L'examen par la Commission Centrale donnera lieu à une décision dans le cadre d'une session plénière. La Commission Centrale devra s'attacher à parvenir à un consensus.

Lorsque cette décision comporte une interprétation de la Convention révisée ou de la réglementation dérivée, cette interprétation sera considérée authentique, puisqu'elle émane des États parties à l'Acte.

La décision est communiquée aux parties et, le cas échéant, à la juridiction nationale qui était saisie. Il appartiendra à la juridiction nationale de décider des effets de la décision sur la procédure interne, si celle-ci est encore en cours. Le fait que la Commission Centrale se soit prononcée sur une question dans le cadre d'une affaire soumise à une juridiction nationale n'empêchera pas l'auteur de cette demande d'exercer la possibilité de saisir la Chambre des appels de la Commission Centrale en deuxième et dernière instance.

PROTOCOLE 16

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

États 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.

États 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 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 État 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)

Parties Contractantes	Dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation
Allemagne	[*] Ratification le 11 septembre 2020]
Belgique	
France	
Luxembourg	Ratification 7 février 2020
Pays-Bas	Acceptation 3 juillet 2020
Suisse	

* L'instrument de ratification n'a pas encore été déposé auprès du Secrétaire général de la CCNR.

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 17

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 2020 et sur les prévisions pour le second semestre.

Annexe

Rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour le premier semestre 2020 et sur les prévisions pour le second semestre

1. Tonnage transporté sur le Rhin

Bien que les quantités transportées aient considérablement diminué au cours du premier semestre 2020 en raison de la pandémie de Covid-19 qui a débuté en mars, l'effondrement initialement redouté du transport de marchandises sur le Rhin n'a pas eu lieu.

Le transport de marchandises a été maintenu grâce à l'ouverture des infrastructures (écluses, ports) et à la souplesse déployée dans l'exploitation des bateaux. Même pendant la pandémie, la navigation intérieure a pu démontrer son importance pour la logistique européenne.

Dans l'ensemble, le transport de marchandises sur le Rhin au premier semestre 2020 a diminué de 10,9 % par rapport à la même période de l'année précédente. Le vrac sec a été le plus sévèrement touché, présentant une baisse de 14 %. Ce recul s'explique en partie par une diminution de la demande de minerai de fer et d'acier en conséquence de l'arrêt de la production automobile.

La transition énergétique s'est poursuivie, indépendamment de la pandémie, de sorte que les transports de charbon ont continué à diminuer fortement. En revanche, les volumes de céréales transportés sur le Rhin et dans de nombreux pays européens ont connu un mouvement à la hausse. Les très bons résultats des récoltes en avaient constitué le préalable nécessaire. Cette conjoncture a aussi permis de faire ressortir certains points forts de la navigation intérieure, à savoir une grande flexibilité logistique, des capacités de chargement élevées et une utilisation efficace du personnel.

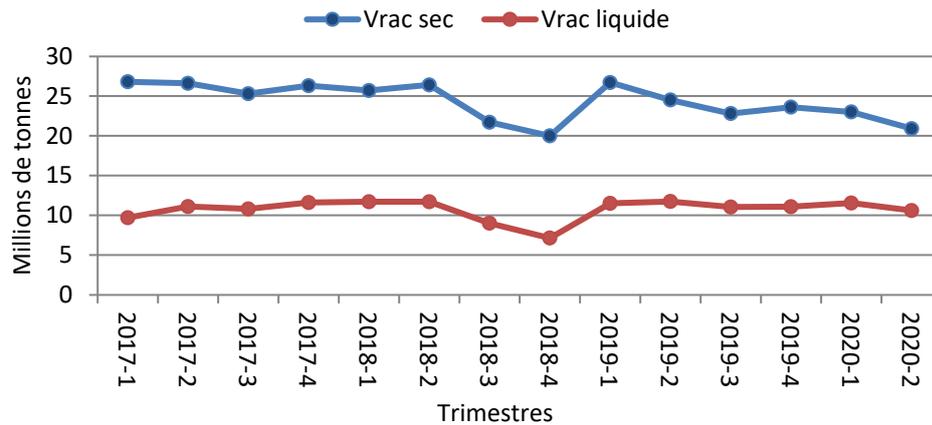
Tableau 1 : Volume de marchandises transporté sur le Rhin traditionnel aux premiers semestres 2018, 2019 et 2020.

	Premier semestre en mio. t.			Taux de variation en %	
	2018	2019	2020	2020/2019	2020/2018
Transport total	93,5	90,5	80,6	-10,9 %	-13,8 %
Vrac sec	52,1	51,1	43,9	-14,1 %	-15,6 %
Vrac liquide	23,4	23,3	22,1	-5,2 %	-5,3 %
Cargaison de conteneurs	11,1	9,8	9,0	-8,2 %	-19,3 %
Marchandises diverses	5,1	4,7	3,7	-21,3 %	-26,2 %
Autres cargaisons	1,8	2,2	1,8	-17,7 %	+0,7 %

Source : Destatis

Le vrac liquide a pu à peu près maintenir son niveau. La chute rapide des cours du pétrole a entraîné une conjoncture particulière en ce qui concerne les produits pétroliers. La baisse des cours a incité pendant plusieurs semaines les négociants à acheter du fioul domestique et des carburants à des prix avantageux et à les transporter vers des dépôts de stockage. Cet effet a pris fin au cours du second semestre de l'année.

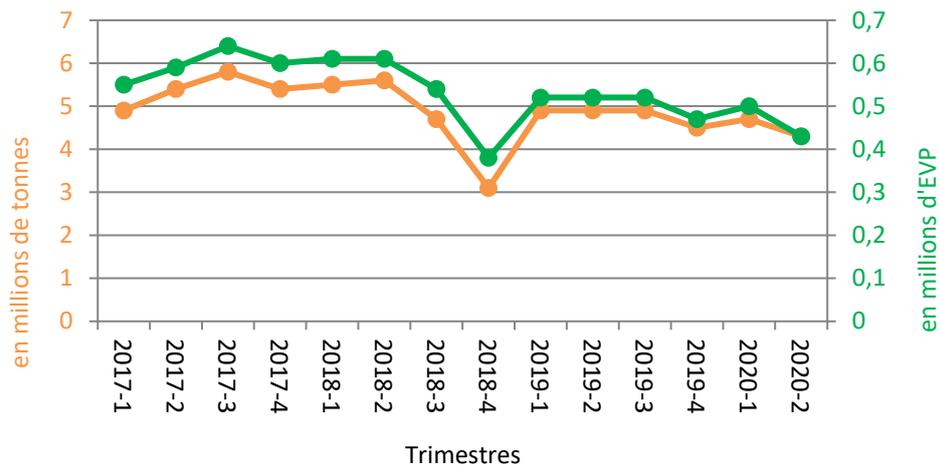
Figure 1 : Volume de vrac sec et liquide transporté sur le Rhin traditionnel par trimestre



Source : Destatis

La baisse de 8,2 % affichée par le transport de conteneurs en conséquence du recul du commerce mondial était cependant nettement moins importante que celle qui avait été la sienne lors de la période de basses eaux de 2018.

Figure 2 : Volumes de cargaisons de conteneurs transportés sur le Rhin traditionnel



Source : Destatis

2. Volumes transportés dans les États riverains du Rhin

Tableau 1 : Volumes de marchandises transportés par la navigation intérieure dans les États riverains du Rhin aux premiers semestres 2018, 2019 et 2020¹

	Premier semestre 2018 en mio. t	Premier semestre 2019 en mio. t	Premier semestre 2020 en mio. t	Taux de variation 2020/2019 en %
Pays-Bas	188,6	185,1	176,7	-4,6 %
Allemagne	109,7	106,3	94,6	-11,0 %
Belgique - Flandre	37,0	36,0	34,7	-3,6 %
France	26,3	28,7	23,7	-17,7 %
Belgique - Wallonie	21,6	20,4	17,3	-15,0 %
Suisse	2,9	3,2	2,7	-15,7 %

Sources : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie; Ports rhénans suisses.

Pays-Bas :

L'ensemble du transport fluvial aux Pays-Bas au cours du premier semestre 2020 n'a reculé que de 4,6 %. On constate cependant de nettes différences entre les différents types de transport. Le trafic intérieur (national) a augmenté de 1 %, et les résultats en matière d'importation ont également pu être quelque peu améliorés (+2 %). En revanche, les exportations ont baissé de 11 % et le trafic de transit a diminué dans des proportions similaires (-10 %).

Pour les exportations et le trafic de transit, la dégradation du résultat traduit le recul du transport portuaire à partir des ports maritimes aux Pays-Bas et en Belgique en direction de l'Allemagne. Ces baisses concernent principalement le charbon et le minerai de fer et sont également illustrées par les chiffres relatifs au vrac sec (diminution de 8 %) et à l'Allemagne (voir la partie consacrée à ce pays).

Tableau 2 : Transport de marchandises sur les voies de navigation intérieures néerlandaises au premier semestre 2020

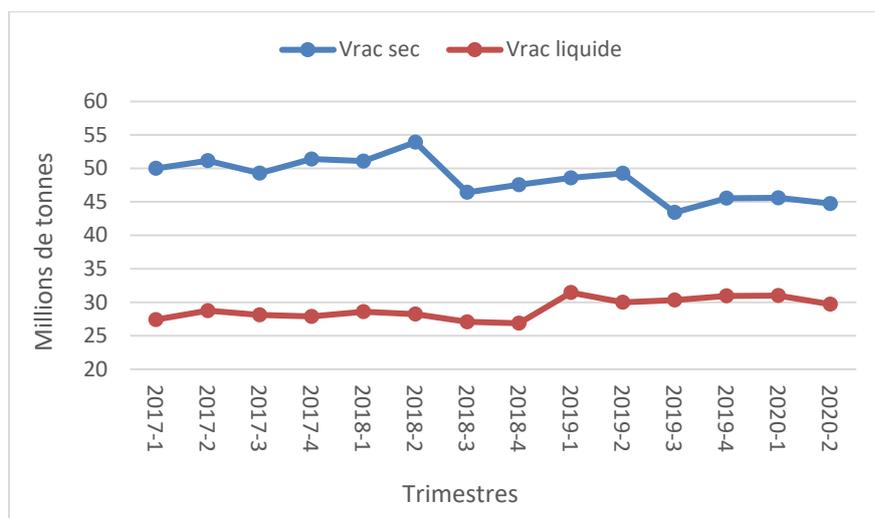
	Quantité en mio. t	Variation par rapport au 1er semestre 2019 en %
Transport total	176,7	-5 %
Trafic intérieur	61,0	+1 %
Importations	35,7	+2 %
Exportations	57,7	-11 %
Trafic de transit	22,3	-10 %

Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

En ce qui concerne le vrac liquide, la diminution n'a été que de 1 %. Les facteurs susmentionnés pour le Rhin, tels que la baisse des cours du pétrole et le stockage de produits pétroliers qui en a résulté, ont joué un rôle déterminant dans cette baisse très réduite.

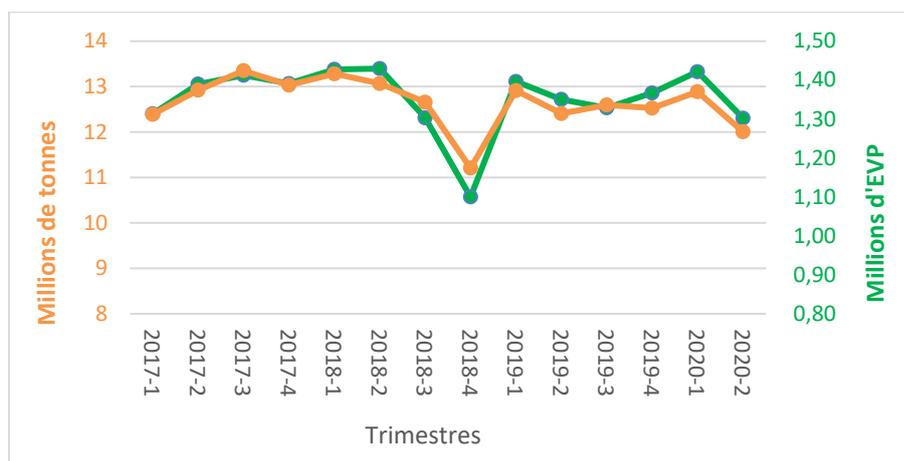
¹ Pour la Belgique ont été utilisés les résultats des deux administrations régionales des voies navigables (de Vlaamse Waterweg et SPW Service Public de Wallonie). Il a été procédé ainsi étant donné qu'il existe encore actuellement, au niveau de l'office belge de statistique, des problèmes méthodologiques et techniques dans la collecte des données.

Figure 3 : Volumes de vrac transportés aux Pays-Bas



Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Figure 4 : Volume de conteneurs transporté aux Pays-Bas



Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Allemagne :

Le transport total de marchandises sur les voies de navigation intérieures allemandes a diminué de 11 % au premier semestre 2020 par rapport au premier semestre 2019. La pandémie de Covid-19 peut être considérée comme la principale raison de ce recul. En témoigne, par exemple, le fait que le minerai de fer et les métaux, en atteignant une valeur à deux chiffres, ont affiché la plus forte baisse derrière les combustibles solides (charbon).

Ce recul dans le secteur de l'acier est imputable à l'arrêt brutal de la production automobile allemande et européenne au printemps 2020. En ce qui concerne le charbon, la baisse a été encore plus forte, mais elle était principalement due à la transition énergétique, et sans rapport avec la pandémie de Covid-19.

Tableau 3 : Transport de marchandises sur les voies de navigation intérieures allemandes aux premiers semestres 2019 et 2020, dans l'ensemble et par principaux segments de marchandises

	Premier semestre 2019 en mio. t	Premier semestre 2020 en mio. t	Variation en %
Transport total	106,3	94,6	-11,0 %
Produits pétroliers	17,6	16,4	-6,8 %
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	16,1	14,6	-9,4 %
Produits chimiques	11,3	10,5	-7,4 %
Minerai de fer	10,8	9,0	-16,6 %
Combustibles solides (charbon)	13,9	9,0	-35,1 %
Produits agricoles	6,7	7,4	+10,1 %
Matières premières secondaires, déchets	5,7	5,7	+/-0 %
Métaux et produits métalliques	5,4	4,4	-18,2 %
Denrées alimentaires et fourragères	4,0	4,3	+5,2 %
Machines, équipements, véhicules	1,1	0,8	-28,7 %

Sources : Destatis, analyse de la CCNR

Dans l'ensemble, trois segments de marchandises ont pu échapper à la tendance générale à la baisse : les produits agricoles (+10,1 %), les denrées alimentaires et fourragères (+5,2 %), ainsi que les matières premières secondaires et les déchets (+/-0 %). Parmi les produits agricoles, les céréales occupent la place la plus importante en termes de volume. Le transport de céréales sur les voies navigables allemandes a augmenté de 16 % au cours du premier semestre 2020 par rapport à la même période de l'année précédente.

Le deuxième segment de marchandises ayant connu une augmentation est celui des denrées alimentaires et fourragères. Les groupes de produits les plus importants de ce segment sont les huiles et graisses animales et végétales, les produits des moulins (broyeurs et décortiqueurs) et les denrées fourragères. Une augmentation a été enregistrée principalement pour les huiles et graisses animales et végétales, tandis que les produits de minoterie et les denrées fourragères ont atteint le même résultat que l'année précédente.

Le trafic de conteneurs en Allemagne, mesuré en tonnes, a diminué de 11 % au cours du premier semestre.

Si l'on examine le volume total de marchandises par type de transport, il est clair que la pandémie de Covid-19 a principalement eu des effets négatifs sur le transport international de marchandises, alors que le transport intérieur n'a que légèrement diminué (de 3 %). En ce qui concerne le transport international, ce sont les importations et le trafic de transit qui ont été les plus touchés. Au cours du premier semestre 2020, l'ensemble des importations sur les voies navigables allemandes a diminué de 18 % par rapport à la même période de l'année précédente. Le trafic de transit a connu une baisse de 20 %. Avec -4 %, le trafic d'exportation a été nettement moins touché.

Belgique :

Pour la Belgique sont utilisées les données des administrations régionales des voies navigables de Flandre et de Wallonie. En Flandre, le transport fluvial de marchandises n'a connu qu'une baisse légère de 3,6 %. Le segment le plus important (sables, terres et matériaux de construction) a été touché de manière disproportionnée, affichant une baisse de 8,3 %. Cela s'applique également aux métaux et aux produits métalliques, qui présentent une baisse située dans la fourchette à deux chiffres.

Des développements positifs ont été enregistrés dans trois segments de marchandises. Les produits pétroliers ont affiché une augmentation de près de 15 %, en rapport avec la chute brutale des cours du pétrole au mois de mars. Il en est résulté une augmentation des transports de produits pétroliers liquides pendant un certain temps. Les entrepôts pour le fioul domestique et les carburants ont par conséquent été remplis. Dans l'ensemble, cet effet n'a cependant été que temporaire, et il est peu probable qu'il ait quelque peu perduré au second semestre. Le transport de machines et d'équipements, ainsi que de marchandises diverses et autres, sont généralement des segments de marché qui, au cours des dernières années, ont connu une évolution positive sur les voies de navigation intérieures en Flandre.

Tableau 4 : Transport de marchandises par voies de navigation intérieures en Belgique-Flandre aux premiers semestres 2019 et 2020, au total et par segment de fret

	T1 2019 en mio. t	T1 2020 en mio. t	Variation en %
Transport total	36,0	34,7	-3,6 %
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	14,1	12,9	-8,3 %
Produits pétroliers	3,2	3,7	+14,6 %
Marchandises diverses et autres	4,6	5,0	+9,1 %
Machines et équipements	3,2	3,3	+4,2 %
Produits agricoles	2,4	2,2	-8,2 %
Engrais	2,1	2,0	-2,2 %
Métaux et produits métalliques	2,3	1,8	-20,2 %
Denrées alimentaires et fourragères	1,8	1,7	-7,4 %
Minerai de fer	1,4	1,3	-8,3 %
Combustibles solides (charbon)	0,9	0,7	-21,4 %

Sources : De Vlaamse Waterweg, analyse de la CCNR

Le transport de conteneurs en Flandre a clairement résisté à la crise pandémique. Le volume pour le premier semestre 2020 s'est élevé à 465 839 EVP, soit une augmentation de 8,3 % par rapport au premier semestre 2019. Exprimé en unité de poids de la cargaison, le transport par conteneurs a atteint un volume de 4,36 millions de tonnes (+13,3 %). Les chiffres pour le troisième trimestre 2020 montrent une nouvelle augmentation (+12,2 % par rapport au troisième trimestre 2019 en EVP et +31,3 % en tonnes) et confirment cette résistance du transport de conteneurs en Flandre à la crise pandémique (source: De Vlaamse Waterweg).

En Wallonie, les résultats du premier semestre ont été généralement plus bas qu'en Flandre. En effet, avec -15 %, la baisse globale a été beaucoup plus forte qu'en Flandre, et aucun segment de marchandises n'a pu se soustraire à la tendance négative générale.

Tableau 5 : Transport de marchandises par voies de navigation intérieures en Belgique-Wallonie aux premiers semestres 2019 et 2020, au total et par segment de fret

	Premier semestre 2019 en mio. t	Premier semestre 2020 en mio. t	Variation en %
Transport total	20,4	17,3	-15,0 %
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	8,3	7,0	-14,6 %
Produits agricoles	2,3	1,9	-17,1 %
Métaux et produits métalliques	2,5	1,8	-25,6 %
Engrais	1,8	1,7	-8,2 %
Produits pétroliers	1,8	1,7	-9,2 %
Marchandises diverses et autres	0,97	0,93	-4,0 %
Combustibles solides (charbon)	0,81	0,62	-22,8 %
Minerai de fer	0,78	0,65	-16,7 %
Denrées alimentaires et fourragères	0,44	0,29	-34,7 %
Produits chimiques	0,67	0,66	-1,7 %

Sources : Service Public de Wallonie, analyse de la CCNR

France :

Au cours du premier semestre 2020, le transport de marchandises sur les voies de navigation intérieures françaises a diminué de 17,7 %, ce qui constitue une baisse plus prononcée qu'en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas. Il existe néanmoins un parallèle avec la navigation intérieure allemande : en France, les produits agricoles ont également échappé à la tendance générale à la baisse et enregistré une augmentation. Celle-ci était cependant faible en pourcentage.

Le segment de l'acier en France a énormément souffert de la pandémie de Covid-19, comme en témoigne la baisse de près de 44 % des transports de métaux et de produits métalliques.

Le plus grand segment de marchandises de la navigation intérieure française est celui des sables, terres et matériaux de construction. En raison de l'interruption de chantiers de construction en mars et avril, ce segment de marchandises a enregistré une baisse de près de 28 %. Cette situation n'a pas pu être compensée par la reprise de la plupart des projets de construction en mai.

Il convient de souligner que le segment des sables, terres et matériaux de construction était en nette progression avant le déclenchement de la pandémie de Covid-19, principalement en raison de divers projets de construction en région parisienne. Les Jeux olympiques prévus en 2024 à Paris et les projets de construction qui y sont associés ont également permis de découvrir la navigation intérieure comme mode de transport et de l'intégrer dans les chaînes logistiques.

Tableau 6 : Transport de marchandises par voies de navigation intérieures françaises aux premiers semestres 2019 et 2020, au total et par segment de fret

	Premier semestre 2019 en mio. t	Premier semestre 2020 en mio. t	Variation en %
Transport total	28,7	23,6	-17,7 %
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	12,8	9,3	-27,6 %
Produits agricoles	5,6	5,8	+2,8 %
Produits pétroliers	2,0	1,7	-13,6 %
Denrées alimentaires et fourragères	1,8	1,7	-4,5 %
Machines, équipements, véhicules	1,8	1,7	-8,1 %
Produits chimiques	1,1	0,9	-13,5 %
Minerai de fer	1,0	0,8	-13,9 %
Métaux et produits métalliques	1,2	0,7	-43,7 %
Combustibles solides (charbon)	0,6	0,4	-39,3 %

Sources : VNF, analyse de la CCNR

Dans le transport de conteneurs en France, le volume total transporté en EVP sur l'ensemble des voies navigables françaises a diminué de 8 %, passant de 279 516 EVP au premier semestre 2019 à 257 019 EVP au premier semestre 2020.

Il y a cependant eu des différences notables selon les régions. Alors que les voies navigables de la Seine (-20 %), du Rhône (-32 %) et de la Moselle (-17 %) ont connu un net recul, le transport de conteneurs dans la région Nord-Pas-de-Calais et dans la région du Rhin a augmenté au cours du premier semestre 2020. Un record absolu a été atteint dans la région Nord-Pas-de-Calais, totalisant 71 122 EVP pour les deux trimestres (T1 et T2 2020). Il s'agit d'une augmentation de 28 % par rapport au premier semestre 2019. Les chiffres relatifs à la partie française du Rhin, résultant de la somme des premier et deuxième trimestres 2020, étaient de 50 585 EVP, soit une hausse de 5 % par rapport aux premier et deuxième trimestres 2019.

Suisse :

Le trafic de marchandises sur les voies de navigation intérieures suisses peut être mesuré sur la base du trafic d'exportation et d'importation des *Ports rhénans suisses*. Les chiffres du tableau suivant comprennent le trafic fluvial de marchandises dans ces ports pour les premiers semestres 2019 et 2020. Avec -15,7 %, la baisse du trafic fluvial a été légèrement plus marquée qu'en Allemagne et sur le Rhin dans son ensemble¹.

Tableau 7 : Transport de marchandises par voies de navigation intérieures suisses aux premiers semestres 2019 et 2020, au total et par segment de fret

	Premier semestre 2019 en mio. t	Premier semestre 2020 en mio. t	Variation en %
Transport total	3,228	2,722	-15,7 %
Pétrole, produits pétroliers raffinés liquides	1,51	1,26	-16,5 %
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	0,58	0,52	-10,3 %
Denrées alimentaires et fourragères	0,25	0,24	-4,5 %
Machines, équipements, véhicules	0,24	0,23	-4,2 %
Produits chimiques	0,23	0,12	-45,3 %
Fer, acier, métaux	0,15	0,10	-29,9 %
Produits agricoles	0,13	0,11	-11,8 %
Minerais et déchets métalliques	0,07	0,08	+11,9 %
Engrais	0,07	0,05	-24,6 %
Combustibles solides (charbon)	0,01	0,002	-76,5 %

Source : *Ports rhénans suisses*

Le plus grand segment du trafic fluvial de marchandises dans les *Ports rhénans suisses* est celui des produits pétroliers raffinés liquides. Ce segment a subi une baisse de 15,7 % au cours du premier semestre 2020 par rapport à la même période de l'année précédente.

La très forte baisse des cours du pétrole brut et des produits pétroliers a d'abord conduit à une reprise de ce segment de marchandises en mars. Davantage d'importations ont été enregistrées à mesure que les stocks se reconstituaient en raison de la faiblesse des prix. Cet effet s'est cependant atténué avec le temps, et les effets du confinement sur la demande de carburant sont devenus visibles. Les mesures connexes, ainsi que l'augmentation du télétravail, ont entraîné une baisse significative de la demande de carburant, ce qui a réduit le transbordement de produits pétroliers raffinés liquides.

En ce qui concerne le transport de conteneurs, la manutention fluviale a atteint 56 112 EVP dans les *Ports rhénans suisses* au cours de la période considérée. Par rapport au résultat du premier semestre 2019 (62 907 EVP), cela représente une baisse d'environ 11 %, ce qui correspond à la diminution du transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieures allemandes.

3. Transport de marchandises sur le Danube

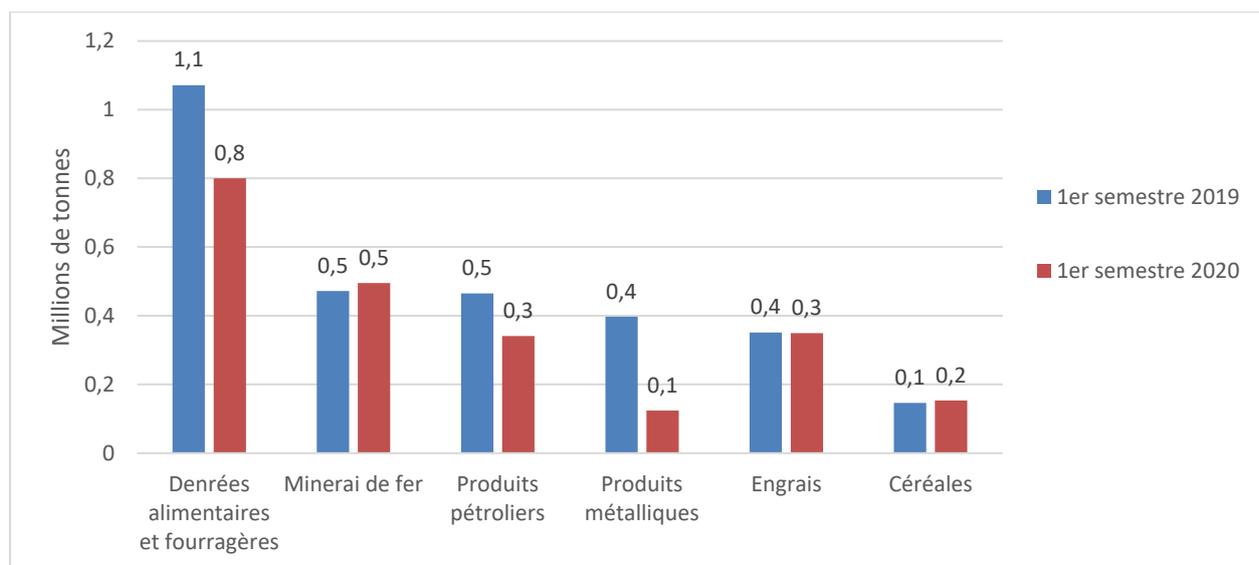
Les statistiques relatives au transport de marchandises sur le Danube sont tirées du système d'observation du marché de la *Commission du Danube*. Dans ce système, l'enregistrement détaillé des données relatives au trafic sur le Danube est effectué sur la base de celles recueillies aux points de mesure situés sur différents tronçons du Danube.

¹ Les informations et données concernant la Suisse sont toutes tirées du communiqué de presse suivant : *Port of Switzerland* (2020), communiqué de presse. Les Ports rhénans suisses au premier semestre 2020 : les ports rhénans et la navigation en fonctionnement normal malgré le coronavirus – la baisse de la manutention des cargaisons est moins importante que prévu.

Un de ces points de mesure est situé sur le haut Danube, plus précisément à la frontière slovaquo-hongroise (écluse de Gabčíkovo). Un autre point de mesure est situé dans le sud de la Hongrie, sur le Danube moyen, près de la frontière hungaro-croate (point de mesure Mohács).

Sur le Danube supérieur, un total de 2,3 millions de tonnes a été enregistré à la frontière slovaquo-hongroise. Cela représentait une diminution de 22 % par rapport à la même période l'année précédente. La baisse a été particulièrement forte en ce qui concerne les produits métalliques (-69 %).

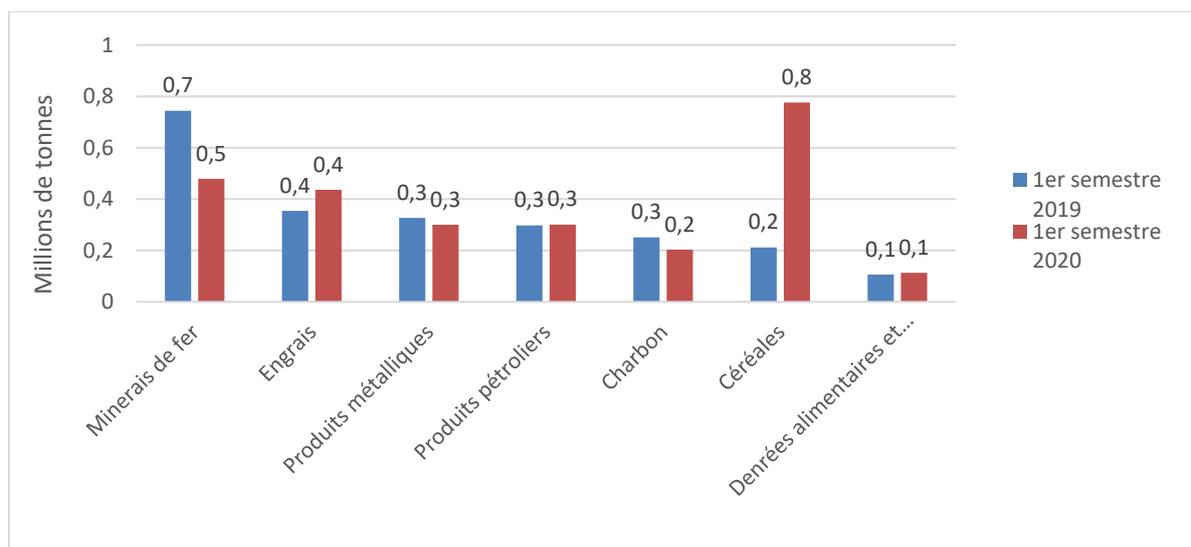
Figure 5 : Transport de marchandises sur le Danube supérieur (frontière slovaquo-hongroise*) au cours des premiers semestres 2019 et 2020



Source : Commission du Danube, Rapport d'observation du marché pour le premier semestre 2020.
* Écluse de Gabčíkovo

Au total, 2,6 millions de tonnes de marchandises ont été enregistrées sur le Danube moyen, dans le sud de la Hongrie, au cours du premier semestre 2020. Cela représentait une augmentation de 14 % par rapport à la même période de l'année précédente. Le volume de transport des céréales, qui a presque quadruplé, a été déterminant à cet égard. Les céréales sont principalement transportées sur le Danube moyen, vers l'aval, en direction des ports maritimes de la mer Noire (principalement vers Constanța).

Figure 6 : Transport de marchandises sur le Danube moyen (près de la frontière hungaro-croate*)



Source : Commission du Danube, Rapport d'observation du marché pour le premier semestre 2020. * Point de mesure Mohács/sud de la Hongrie

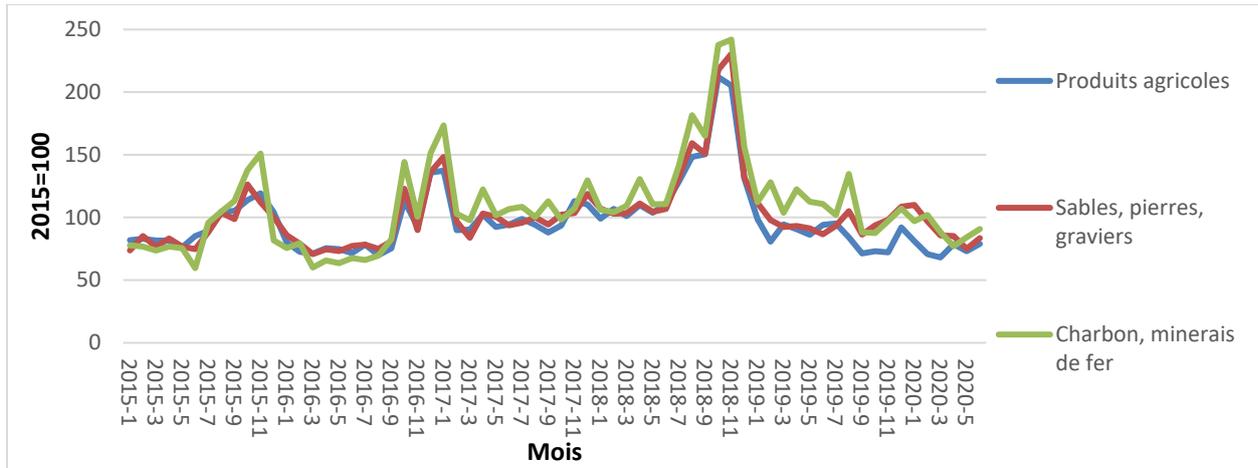
4. Taux de fret

Les taux de fret du marché au comptant pour les cargaisons sèches dans la région du Rhin ont été mis sous pression au cours du premier semestre 2020. Selon les données recueillies par *Panteia*, les taux de fret pour le charbon, le minerai de fer, les métaux et les conteneurs ont connu leur plus forte baisse par rapport au premier semestre 2019, avec -22 % (charbon et minerai de fer) et -21 % (métaux). Le déclin structurel du transport de charbon et les effets négatifs de la Covid-19 sur la production d'acier et d'automobiles peuvent largement expliquer cette tendance.

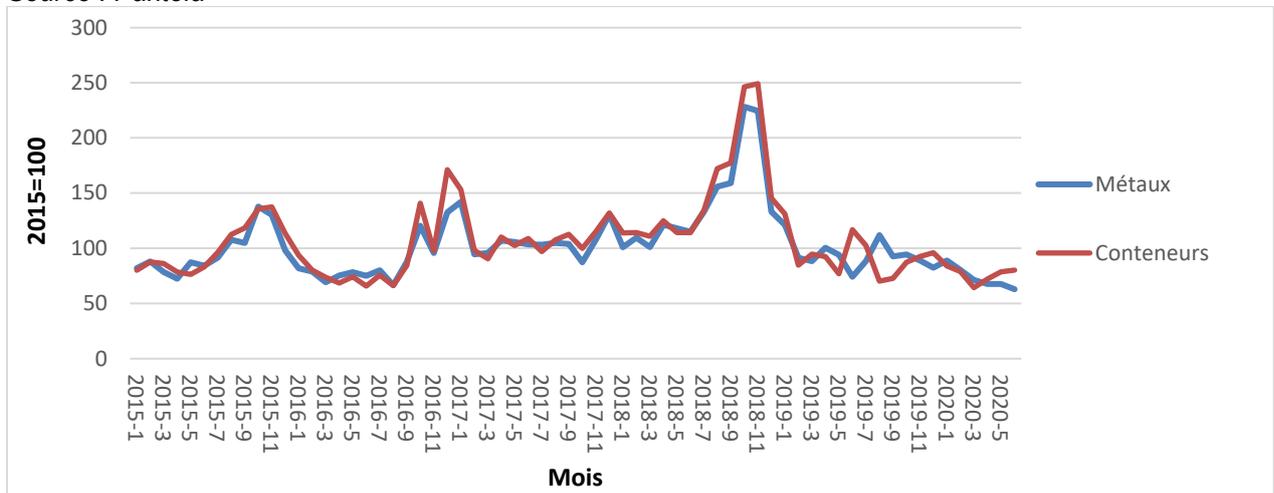
Les taux de fret pour le transport de conteneurs (taux du marché au comptant) au cours du premier semestre 2020 ont été inférieurs de 23 % à ceux de la même période de l'année précédente. Il convient de noter que la plupart des bateaux porte-conteneurs sont exploités dans le cadre d'un accord d'affrètement à temps. L'évolution illustrée par le graphique concerne les taux de fret du marché au comptant et peut donc être distinguée des taux d'affrètement à temps.

Les taux de fret pour les sables, pierres et graviers, ainsi que pour les produits agricoles, ont légèrement diminué (-6 % et -17 %, respectivement).

Figures 7 et 8 : Évolution des taux de fret pour les cargaisons sèches et les conteneurs dans la région du Rhin (indice 2015 = 100)



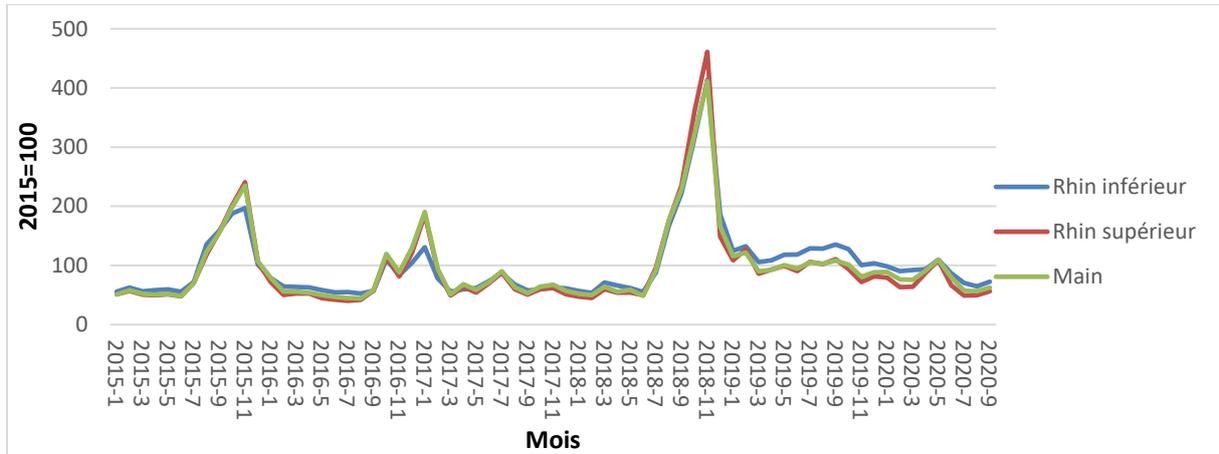
Source : Panteia



Source : Panteia

Les taux de fret pour le transport de gazole entre la région ARA (Amsterdam - Rotterdam - Anvers) et les destinations le long du Rhin ont également baissé assez fortement en 2020. La diminution au cours du premier semestre a été de 19,4 % pour le Rhin inférieur et de 22,4 % pour le Rhin supérieur. Toutefois, il convient de noter que les taux de fret pour les cargaisons liquides ont été supérieurs à la moyenne au cours du premier semestre 2019, en partie en raison des effets de rattrapage dans les transports à la suite de la période de basses eaux de 2018.

Évolution des taux de fret pour le gazole de la région ARA vers des destinations sur le Rhin (indice 2015 = 100)



Source : calcul de la CCNR basé sur des données fournies par PJK International. * PJK enregistre les taux de fret (en euros par tonne) pour le commerce de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice ayant pour base l'année 2015. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/Main.

Les facteurs qui ont soutenu les taux de fret du marché au comptant pour le transport de cargaisons liquides sur le Rhin au cours du premier semestre 2020 ont été les cours peu élevés du pétrole. La faiblesse des cours du pétrole au comptant, combinée à une situation de «contango»¹ sur les marchés à terme du pétrole, a fait que les importateurs ont considéré qu'il était rentable d'importer et de stocker des produits pétroliers, les coûts de stockage et le risque lié à la fluctuation des prix étant couverts par le prix futur (plus élevé que prévu) du produit.

Début mai 2020, la reprise du fonctionnement 24 heures sur 24 des écluses sur le Rhin supérieur a entraîné une activité de transport supplémentaire de nature temporaire, qui s'est traduite par un mouvement soudain à la hausse des taux de fret. Cet effet a diminué en juin et pendant les mois suivants, ce qui a entraîné une baisse des taux de fret. En juillet, août et septembre 2020, les taux de fret pour le gazole étaient beaucoup plus bas que pendant les mois correspondants de l'année précédente. Pour le Rhin inférieur, la différence moyenne au troisième trimestre 2020 par rapport à l'année précédente était de -47 % ; pour le Rhin supérieur, elle atteignait même -51 %, et pour le Main, -57 %.

Ces fortes baisses à l'automne 2020 s'expliquent par la quasi-inexistence des effets habituels de la reconstitution des stocks de fioul domestique pendant cette période, ceux-ci ayant déjà été reconstitués au printemps, lorsque les cours du pétrole avaient fortement baissé.

¹ Le terme «contango» désigne une situation dans laquelle les prix du marché au comptant sont inférieurs à ceux d'un approvisionnement futur en produits pétroliers.

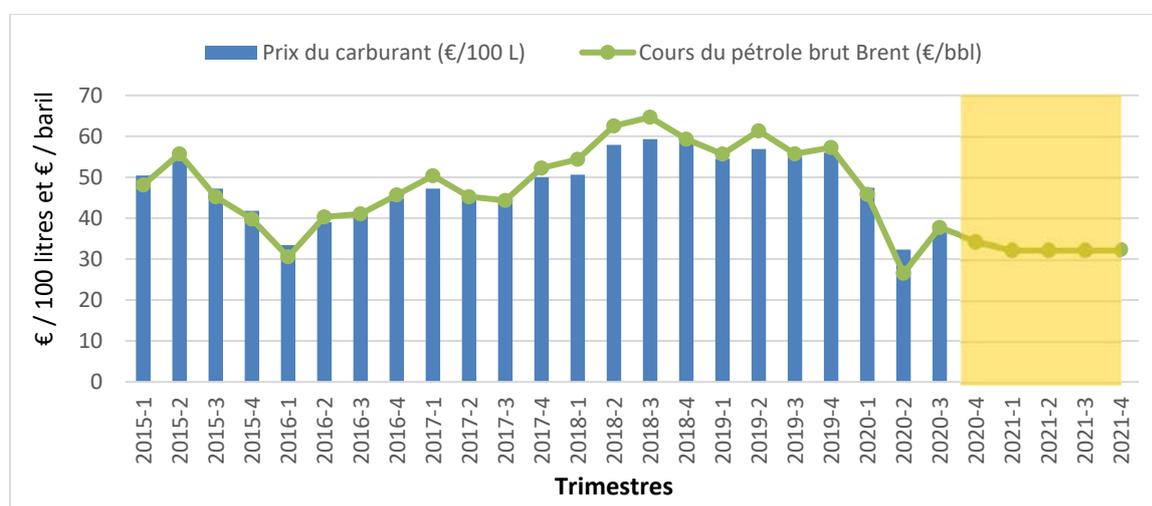
5. Évolution des coûts

Les coûts du carburant sont analysés sur la base des prix du gasoil/diesel publiés par le système de surveillance des prix de l'énergie du ministère belge des affaires économiques. Il s'agit de prix maximums, valables pour un volume d'achat d'au moins 2 000 litres de gasoil. Comme le montre la figure suivante, il existe une forte corrélation avec l'évolution des cours du pétrole brut.

Avec la baisse des cours du pétrole au premier semestre 2020, les coûts du carburant ont chuté également, et les deux indicateurs n'ont amorcé qu'une légère reprise au troisième trimestre 2020. En conséquence de la diminution des coûts du carburant, les entreprises de navigation intérieure, confrontées au recul de la demande de transport, ont vu baisser leurs coûts d'exploitation.

Les prix du carburant devraient rester faibles jusqu'en 2021. Parallèlement au faible cours du pétrole, la dépréciation du dollar américain par rapport à l'euro joue encore un autre rôle. Cette tendance a commencé en mai 2020 et devrait se poursuivre jusqu'en 2021, en raison des dommages économiques plus importants subis aux États-Unis en conséquence de la crise de la Covid-19 par rapport à l'Europe¹.

Figure 10 : Prix moyen du carburant selon le ministère belge des affaires économiques et cours du pétrole brut Brent, prévisions incluses*



Sources : analyse de la CCNR sur la base de données fournies par l'ITB et SPF Economie (prix du carburant), US Energy Information Administration (prix du pétrole), Federal Reserve Economic Data (taux de change US-Dollar/Euro) * Prévisions relatives aux cours du pétrole extraites des Perspectives de l'économie mondiale du FMI, avril 2020. Ces prévisions contiennent l'hypothèse d'une appréciation de l'euro (= dépréciation du dollar US) de 1,17 dollar US par euro en septembre 2020 à 1,22 dollar US par euro au quatrième trimestre 2022. * 1 baril (bbl) = 159 litres.

6. Transport de passagers

L'impact de la pandémie de Covid-19 sur le transport de passagers a été dramatique au cours du premier semestre 2020. En ce qui concerne la navigation à passagers (croisières fluviales, excursions journalières), la nouvelle saison n'a pas pu démarrer, et les services de traversée assurés par les bacs, qui font partie des transports publics, ont été fortement limités.

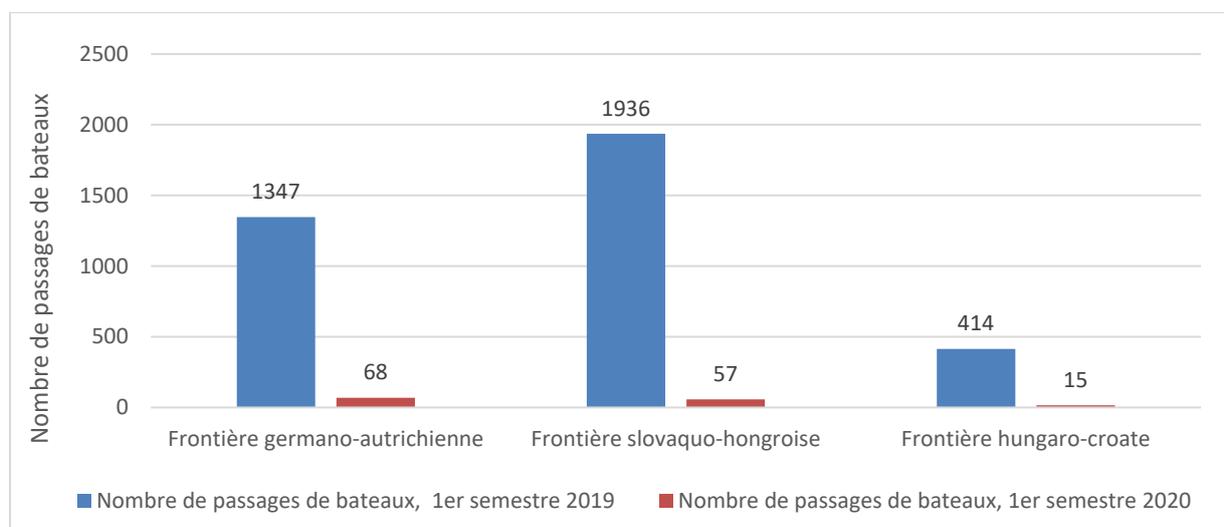
¹ Voir l'article paru dans le «Handelsblatt» du 13 août 2020, comprenant un entretien avec M. Bernd Rürup (Dr.), professeur en sciences économiques.

Comme le montre la figure 11, le trafic des bateaux à cabines sur le Danube supérieur et moyen était presque totalement inexistant au cours du premier semestre 2020. Sur les 68 passages de bateaux à la frontière germano-autrichienne, 56 ont été effectués en janvier 2020, c'est-à-dire avant la pandémie. Ainsi, seuls 12 passages de bateaux à cabines (bateaux de croisière fluviale) ont été enregistrés à la frontière germano-autrichienne au cours de la période allant de février à juin.

À l'écluse de Gabčíkovo, à la frontière slovaquo-hongroise, 49 des 57 passages ont été effectués en janvier et en juin. Le transport de passagers de bateaux à cabines et de bateaux d'excursions journalières a repris en juin et juillet, bien qu'à un niveau nettement plus bas qu'à l'accoutumée.

Les chiffres concernant la navigation à passagers sur le Rhin et sur d'autres fleuves européens devraient être globalement similaires à ceux indiqués plus haut pour le Danube.

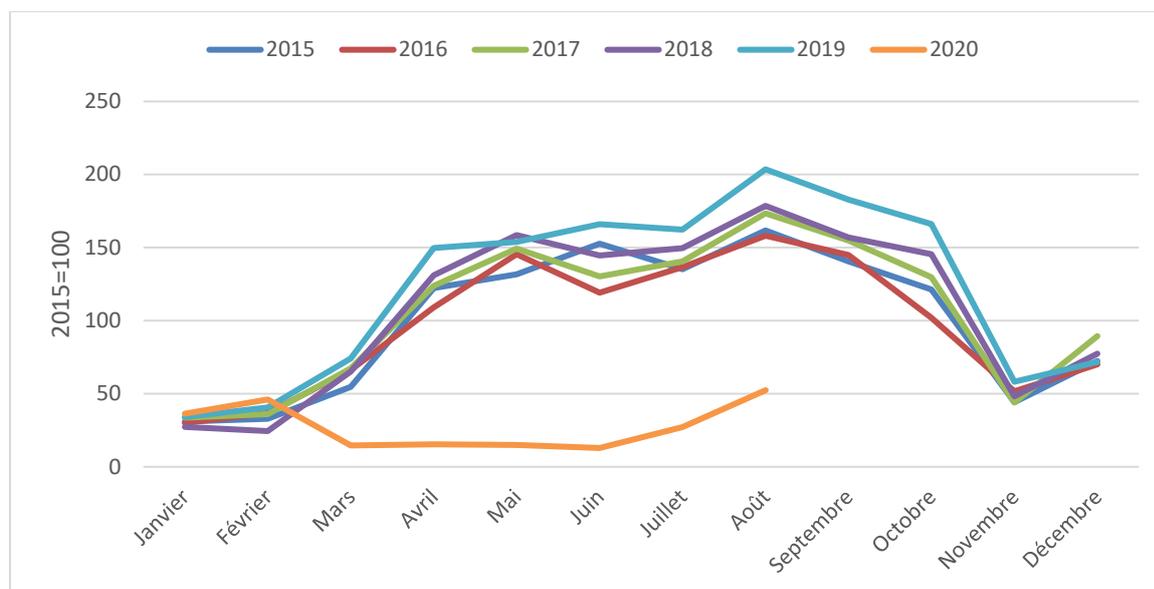
Figure 11 : Nombre de passages de bateaux à cabines relevés en trois points de mesure situés sur le Danube supérieur et moyen *



Source : Commission du Danube, Rapport d'observation du marché pour le premier semestre 2020. * Frontière germano-autrichienne = écluse de Jochenstein. Frontière slovaquo-hongroise = écluse de Gabčíkovo. Frontière hongroise-croate = point de mesure Mohács / sud de la Hongrie

Afin d'estimer l'impact financier de la pandémie de Covid-19 sur la navigation à passagers, les données relatives aux chiffres d'affaires pour la France seront analysées ci-dessous. La figure 12 ci-dessous montre l'évolution du chiffre d'affaires mensuel de la navigation à passagers en France pour les années 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020 (jusqu'en août) en termes d'indice.

Figure 12 : Évolution mensuelle du chiffre d'affaires de la navigation à passagers en France (indice 2015 = 100)



Source: INSEE, Indice de chiffre d'affaires – Transports fluviaux de passagers (NAF rév. 2, niv. groupe poste 50.3)

Afin de convertir ces données en unités monétaires, les données utilisées au départ sont celles établies par Eurostat concernant le chiffre d'affaires annuel. Selon Eurostat¹, le chiffre d'affaires net de la navigation à passagers française en 2015 était d'environ 350 millions d'euros. En 2018, l'année la plus récente pour laquelle des chiffres ont été publiés, les chiffres d'affaires s'élevaient à environ 353 millions d'euros.

À partir de ces valeurs, en combinaison avec l'évolution mensuelle de l'indice relatif aux chiffres d'affaires, le chiffre d'affaires net absolu par mois et par an peut maintenant être calculé pour la période allant de janvier 2015 à août 2020². Selon ces calculs, le chiffre d'affaires net en 2020, jusqu'au mois d'août inclus, a reculé d'environ 78 % par rapport à la même période de l'année précédente. Exprimé en unités monétaires, la baisse du chiffre d'affaires de la navigation à passagers française en 2020, jusqu'au mois d'août inclus, est estimée à 222 millions d'euros par rapport à la même période de l'année précédente.

Pour les autres pays, des baisses similaires sont attendues. En Allemagne, par exemple, le chiffre d'affaires de la navigation à passagers a chuté d'environ 70 % au deuxième trimestre 2020 (par rapport au deuxième trimestre 2019). Au premier trimestre 2020, la baisse n'a été que de 11 %. Le chiffre d'affaires net de la navigation à passagers allemande en 2018 (dernier chiffre disponible) était d'environ 518 millions d'euros. En partant d'une baisse moyenne d'environ 50 % du chiffre d'affaire au premier semestre 2020 par rapport à 2019, la perte financière au premier semestre 2020 serait d'environ 142 millions d'euros.

¹ Statistiques annuelles détaillées sur les entreprises de services [SBS_NA_1A_SE_R2].

² La série de valeurs monétaires mensuelles pour 2015 est initialement calculée à partir de la série d'indices mensuels pour 2015, combinée avec la valeur monétaire annuelle pour 2015. Les indices mensuels suivants (pour les années 2016-2020) permettent également de déterminer des valeurs monétaires à partir des valeurs mensuelles de l'indice 2016-2020 et des valeurs monétaires mensuelles pour 2015.

7. Résumé et perspectives

Le transport de marchandises sur le Rhin a diminué d'environ 11 % au cours du premier semestre par rapport à la même période de l'année précédente. L'évolution a été la plus favorable pour le vrac liquide dont les volumes sont pratiquement stables. Divers segments du vrac sec, en particulier le charbon et le minerai de fer, ont enregistré les plus fortes baisses. Le transport de conteneurs a diminué de 8,5 %.

Dans les États riverains du Rhin, les résultats et les tendances étaient encore les plus favorables aux Pays-Bas et en Flandre belge, où les baisses en pourcentage les plus faibles ont été observées, à savoir -4,6 % (Pays-Bas) et -3,6 % (Flandre belge). En ce qui concerne le transport de marchandises sur les voies navigables allemandes, le taux de variation de -11 % se situe au même niveau que pour le Rhin. Les baisses les plus importantes ont été enregistrées en France (-17,7 %), en Suisse (-15,7 %) et en Belgique-Wallonie (-15,0 %).

La ventilation par segment de produits montre que, malgré la pandémie de Covid-19, des segments de produits individuels ont également connu des augmentations. Ces segments de marchandises étaient principalement : les produits agricoles (augmentation en Allemagne et en France, et forte augmentation sur le Danube en Hongrie) ; les denrées alimentaires et fourragères (augmentation en Allemagne), les produits pétroliers liquides (augmentation en Belgique-Flandre, et quasi-stabilité sur le Rhin et aux Pays-Bas) ; les machines et installations (augmentation en Belgique-Flandre).

Les taux de fret dans le bassin du Rhin pour les transports de minerai de fer, de charbon, de métaux, de conteneurs et de gazole ont baissé d'environ 19-23 % par rapport au premier semestre 2019. En ce qui concerne les produits agricoles et les sables, terres et matériaux de construction, le recul a été sensiblement moins important.

Les perspectives de résultats pour le second semestre révèlent globalement des baisses du transport de marchandises un peu moins importantes que celles observées au premier semestre. C'est ce qu'indiquent les chiffres disponibles jusqu'en septembre/octobre 2020 en ce qui concerne le transport fluvial de marchandises dans plusieurs ports intérieurs. La fin de cette crise pandémique n'est toutefois pas en vue pour l'instant, et le durcissement des mesures de confinement en novembre laisse présager, vers la fin de l'année, un deuxième ralentissement macroéconomique majeur qui touchera à nouveau le transport de marchandises.

La navigation à passagers a connu une chute d'activité dramatique au cours du premier semestre de l'année. C'est ce que montrent les chiffres extrêmement bas pour les voyages des bateaux à cabines. Des estimations de la baisse du chiffre d'affaires indiquent une perte d'environ 222 millions d'euros pour la navigation à passagers en France au cours des huit premiers mois de 2020. Pour la navigation à passagers allemande, la perte financière estimée pour le premier semestre 2020 est de 142 millions d'euros.

En ce qui concerne la navigation à passagers, la situation ne semble s'être que légèrement améliorée au cours du second semestre. C'est ce qui ressort, par exemple, de l'évolution mensuelle du chiffre d'affaires en France. Le nouveau confinement en novembre a un impact moindre sur la navigation à passagers que sur le transport de marchandises, étant donné que la majeure partie de la saison et du chiffre d'affaires de la navigation à passagers est de toute façon générée entre mars et octobre. Cela étant, les aides en liquidités seront d'une importance cruciale pour la poursuite du développement du secteur, étant donné que de nouvelles pertes dans le transport de passagers (ainsi que dans le transport de marchandises) sont attendues en 2021.

PROTOCOLE 18

Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

PROTOCOLE 19

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Notification d'accidents (Articles 1.16 et 1.17)

1. La sécurité juridique est garantie par la qualité de la réglementation, qui doit être normative, c'est-à-dire prescrire, interdire et 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. L'objectif est de préciser et de mettre en cohérence les différentes versions linguistiques du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et de moderniser le libellé des articles 1.16 et 1.17 du RPNR concernant la notification des accidents en remplaçant l'expression actuelle « dans les plus brefs délais possible / so bald wie möglich » par les termes « sans délai / unverzüglich ».
3. Le projet de résolution porte sur l'harmonisation des seules versions linguistiques française et allemande. La version linguistique néerlandaise reste inchangée.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Les amendements proposés dans le RPNR visent à améliorer la cohérence terminologique du RPNR, relative aux termes « sans délai / unverzüglich » et à leur emploi dans les versions linguistiques française et allemande.

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 de la terminologie renforce la sécurité juridique du RPNR, dans les versions linguistiques française et allemande.

En pratique, l'expression actuelle « dans les plus brefs délais possible / so bald wie möglich » est une expression ancienne et vague qui peut avoir pour conséquence qu'un délai excessif s'écoule avant la communication de l'information. Les termes « sans délai / unverzüglich » seraient plus clairs, signifiant « sans retard injustifiable ». De plus, l'harmonisation de ces termes permettrait également de s'aligner sur la terminologie employée aux articles 1.12 à 1.15 du RPNR, dans lesquels l'expression « sans délai / unverzüglich » est systématiquement utilisée.

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

Éventuelles alternatives aux amendements envisagés

Il serait certes possible de renoncer à l'harmonisation de la terminologie, mais cela affaiblirait la sécurité juridique, la lisibilité et l'accessibilité de la réglementation rhénane.

Conséquences de ces amendements

L'harmonisation de la terminologie du RPNR implique une mise en cohérence des termes et de leur emploi, entraînant la modification des versions linguistiques française et allemande. En l'espèce, il s'agit de moderniser le libellé des articles 1.16 et 1.17 du RPNR et de remplacer l'expression actuelle « dans les plus brefs délais possible / so bald wie möglich » par les termes « sans délai / unverzüglich ».

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 serait possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas une harmonisation de la terminologie relative à l'utilisation des expressions « sans délai / unverzüglich » dans les versions linguistiques française et allemande.

Ainsi, les incertitudes terminologiques et juridiques sur l'utilisation desdits termes persisteraient, ce qui serait préjudiciable aux objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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 2021.

Annexe

Annexe au protocole 19

1. *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 sans délai. »

2. *L'article 1.17 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit (ne concerne que les versions française et allemande) :*

« 1. Le conducteur d'un bâtiment ou matériel flottant échoué ou coulé doit faire aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches. Le conducteur ou un autre membre de l'équipage doit rester à bord ou à proximité du lieu de l'accident tant que l'autorité compétente n'a pas autorisé son départ. »

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

« 2. Sauf si cela n'est manifestement pas nécessaire et sans préjudice des dispositions de l'article 3.25, le conducteur doit sans délai faire avertir les bâtiments ou matériels flottants approchants et ce, en des points appropriés et à une distance suffisante du lieu de l'accident, pour que ces bâtiments ou matériels flottants puissent prendre les dispositions nécessaires en temps utile. »

c) *Le chiffre 3 est rédigé comme suit (ne concerne que les versions française et allemande) :*

« 3. En cas d'accident survenu dans un garage d'écluse ou dans une écluse, le conducteur doit faire aviser sans délai le chef de service de l'écluse en cause. »

PROTOCOLE 20

Prorogation de la durée de validité de la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure jusqu'au 31 décembre 2022

1. Avec la déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018, les Ministres compétents des États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) appellent à « *promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure* ». Les orientations stratégiques de la CCNR (Résolution 2017-II-3) stipulent que les avantages de la navigation intérieure doivent être renforcés à l'aide de l'innovation et de la numérisation. Les priorités de la présidence belge pour la période 2020-2021 mettent également l'accent sur la création d'un cadre rendant possible la navigation automatisée, garantissant la sécurité et le bon ordre de la navigation et renforçant l'attractivité du secteur (Résolution 2019-II-31, point 4).
2. La navigation automatisée recouvre aujourd'hui un très large spectre de solutions techniques et de cas d'utilisation - pouvant aller d'une simple assistance à la navigation à une navigation complètement automatique. Par sa résolution 2018-II-16, la CCNR a adopté la première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure. La définition permet de dégager une image structurée afin d'appréhender la navigation automatisée dans son entièreté et, ultérieurement, d'apprécier la nécessité d'adopter des mesures d'ordre réglementaire de manière différenciée et sur la base d'une conception commune. Pour autant, la durée de validité de cette définition a été limitée au 31 décembre 2020, considérant que des ajustements pourraient s'avérer nécessaires sur la base de l'expérience et des connaissances acquises.
3. En application de son mandat, le Comité du règlement de police a assuré le suivi de l'acceptation et de l'utilisation de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure. À l'issue des deux années écoulées, le Comité du règlement de police a constaté que la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure est largement utilisée par des projets pilotes en navigation intérieure, des autorités nationales et des institutions internationales telles que la CEE-ONU ou l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN).
4. De plus, le Comité du règlement de police a développé un inventaire des projets pilotes et de recherche qui est disponible et régulièrement mis à jour à l'adresse suivante : automation.ccr-zkr.org
5. La CCNR a également entamé une analyse de son cadre réglementaire ainsi qu'une discussion sur les questions de principe pour les modifications nécessaires. L'objectif est de former la base d'un consensus entre les États membres pour rédiger un nouveau cadre réglementaire et permettre une mise en œuvre appropriée de l'automatisation dans une optique d'un haut niveau de sécurité et de garantir la durabilité de la navigation intérieure.
6. Le Comité du règlement de police a mis en place un Groupe de volontaires pour travailler sur l'actualisation de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure, mais la tâche est complexe et requiert davantage de temps pour que les experts puissent présenter une proposition concrète de révision de l'actuelle définition.
7. La présente résolution vise à proroger la durée de validité de la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure jusqu'au 31 décembre 2022.

Résolution

La Commission Centrale,

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

sur proposition de son Comité du règlement de police,

rappelant sa résolution 2018-II-16 qui instaure la première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure pour une durée de validité limitée au 31 décembre 2020,

décide de proroger la durée de validité de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure jusqu'au 31 décembre 2022.

PROTOCOLE 21

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

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sur proposition de son Comité préparatoire,

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe

Annexe au protocole 21

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

Objectifs		Organes concernés
O1	Les bâtiments automatisés doivent garantir un niveau de sécurité équivalent du réseau de voies navigables.	Tous
O2	Les bâtiments automatisés soutiennent le marché et permettent d'amener de nouveaux flux de marchandises vers la navigation intérieure. Ils contribuent au transfert modal et à l'équilibre entre les modes.	Tous
O3	Conformément à la déclaration ministérielle de Mannheim, l'automatisation doit contribuer à renforcer la position concurrentielle de la navigation intérieure, à garantir des conditions sociales adéquates et un niveau de sécurité équivalent, et à favoriser le développement durable (des points de vue économique, social et écologique).	Tous
O4	Les définitions permettent d'établir un cadre clair et sont disponibles dans un document de travail. Ces définitions doivent être cohérentes et légalement contraignantes dans tous les domaines.	RP, DF
O5	Les qualifications professionnelles et les prescriptions relatives à l'équipage doivent garantir un niveau de sécurité équivalent.	STF, CESNI/QP avec la participation des organisations agréées

Objectifs		Organes concernés
O6	À condition qu'un niveau de sécurité équivalent puisse être garanti : <ul style="list-style-type: none"> - la conduite et la gestion d'un bâtiment automatisé peuvent être dissociées du lieu où se trouve le bateau. - le taux du remplacement des personnes à bord par des personnes à terre dépend du niveau d'automatisation. 	RP, STF, CESNI/QP
O7	Les prescriptions techniques applicables aux bâtiments (notamment l'ES-TRIN et les transpositions nationales) doivent garantir un haut niveau de sécurité sur le réseau.	RV, CESNI/PT
O8	La signalisation visuelle d'un bâtiment automatisé garantit une communication claire et un niveau de sécurité équivalent. La signalisation du chenal navigable garantit un haut niveau de sécurité	RP
O9	La gestion opérationnelle doit garantir un niveau de sécurité équivalent. Le responsable du bâtiment devra être clairement désigné en toutes circonstances.	DF
O10	La direction de l'entreprise doit garantir un niveau de sécurité équivalent. Les responsables (à bord comme à terre) en cas d'incident devront être clairement désignés en toute circonstance.	DF avec l'éventuelle participation de l'IVR
O11	Un bâtiment automatisé participera au trafic au même titre que les bâtiments comportant un équipage. Un bâtiment automatisé doit pouvoir répondre à l'intégralité des prescriptions relatives à la navigation.	RV, CESNI/PT, RP
O12	Un bâtiment automatisé peut communiquer avec les autorités compétentes (bateau-terre) avec un niveau de sécurité équivalent à un bâtiment avec équipage et il est d'ailleurs soumis aux mêmes obligations de notification.	RIS, CESNI/TI, IEN, RP
O13	Un bâtiment automatisé peut communiquer avec les autres bâtiments (bateau-bateau) avec un niveau de sécurité équivalent à un bâtiment avec équipage.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O14	Les documents de bord et les autres documents doivent être disponibles au format électronique et doivent être accessibles pour les services d'inspection via un système électronique, sans être à bord. L'identification électronique est garantie au moyen de mécanismes d'authentification appropriés.	RP, STF, RV CESNI/PT, CESNI/QP, CESNI/TI.
O15	Pour garantir la sécurité, les bâtiments automatisés devront : <ul style="list-style-type: none"> - Être en mesure de gérer les situations d'urgence à bord ou dans le chenal navigable comme tout autre bâtiment ; et - Pouvoir prêter assistance par leurs moyens propres à un bâtiment à proximité. 	RP
O16	Les nouveaux systèmes qui sont utilisés sur les bâtiments automatisés doivent répondre aux normes les plus élevées en matière de sécurité informatique et de protection de données. Par ailleurs, ils doivent disposer d'un système de secours.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O17	Les solutions développées dans le cadre de la navigation automatisée doivent tenir compte des infrastructures disponibles et existantes.	IEN, RP

PROTOCOLE 22

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (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 2021/1)

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - se référeront en vue de leur application.
2. Avec les résolutions 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15, la CCNR a décidé d'adapter respectivement le Règlement de visite des bateaux du Rhin, le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1.
3. Avec la résolution 2019-I-11, la CCNR a décidé d'adapter respectivement le Règlement de visite des bateaux du Rhin, le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin afin de faire référence à l'ES-TRIN 2019/1.
4. Lors de sa réunion du 13 octobre 2020, le CESNI a adopté l'édition 2021/1 de l'ES-TRIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2019/1, notamment en matière de:
 - Distance de sécurité, franc-bord et échelles de tirant d'eau ;
 - Abaissement des deux seuils de niveaux sonores pour un bateau faisant route et en stationnement ;
 - Extincteurs d'incendie portatifs ;
 - Accumulateurs lithium-ion ;
 - Mise à disposition et l'utilisation des appareils individuels de protection acoustique ;
 - Portes dans les logements ;
 - Local électrique de service des bateaux à passagers ;
 - Équipement des bateaux de plaisance ;
 - Avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - Clarifications relatives à la validité du certificat de l'Union sur le Rhin ;
 - Reconnaissance d'une ancre spéciale à masse réduite ;
 - Dispositions transitoires, notamment pour les installations fixes d'extinction d'incendie et les systèmes de propulsion des bateaux à passagers ;
 - Actualisation des renvois aux normes européennes et internationales ;
 - Nombreuses corrections rédactionnelles dans les différentes versions linguistiques.
5. L'ES-TRIN n'est pas un standard contraignant. La CCNR et l'UE ont exprimé l'intention de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2021/1 de manière coordonnée, à compter du 1^{er} janvier 2022, au moyen d'une référence au sein de leurs cadres législatifs respectifs. Afin de rendre applicable ce standard, des organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.

6. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Ces amendements visent à actualiser la référence à l'ES-TRIN dans le RVBR, le RPNR et le RPN en ce qui concerne les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

Afin de marquer l'importante évolution induite par la référence à l'ES-TRIN, il est prévu d'appeler la version amendée du RVBR « Règlement de visite des bateaux du Rhin 2020 ».

Alternative éventuelle aux amendements envisagés

Aucune, à l'exception d'un rejet des amendements proposés.

Conséquences de ces amendements

La définition de l'ES-TRIN à l'article 1.01, chiffre 25, du RVBR est actualisée.

La définition de l'ES-TRIN à l'article 1.01, lettre ah), du RPNR, est actualisée.

La définition de l'ES-TRIN à l'article 1.01, chiffre 40, du RPN est actualisée.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas la mise en œuvre coordonnée des prescriptions techniques de l'ES-TRIN au sein des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de visite, Comité du règlement de police et Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

vu la résolution 2015-I-3 créant la Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI),

vu le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2021/1, adopté le 13 octobre 2020 par le CESNI,

considérant la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE,

désireuse de maintenir des prescriptions techniques uniformes sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne,

dans le but d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane,

adopte les amendements aux Règlement de visite des bateaux du Rhin, Règlement de police pour la navigation du Rhin et Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin annexés à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de visite d'adapter en conséquence les instructions de service aux Commissions de visite visées à l'article 1.07 du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Annexe

Annexe au protocole 22

1. *Le Règlement de visite des bateaux du Rhin est modifié comme suit :*

L'article 1.01, chiffre 25, est rédigé comme suit :

« 25. "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2021/1¹. Pour l'application de l'ES-TRIN, un Etat membre doit être compris comme un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique. »

2. *Le Règlement de police pour la navigation du Rhin est modifié comme suit :*

L'article 1.01, lettre ah), est rédigé comme suit :

« ah) "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2021/1². Pour l'application de l'ES-TRIN, un Etat membre doit être compris comme un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique. »

3. *Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin est modifié comme suit :*

L'article 1.01, chiffre 40, est rédigé comme suit :

« 40. "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2021/1³. Pour l'application de l'ES-TRIN, un Etat membre doit être compris comme un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique. »

¹ Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2021/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2020-II-1 du 13 octobre 2020.

² Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2021/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2020-II-1 du 13 octobre 2020.

³ Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2021/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2020-II-1 du 13 octobre 2020.

PROTOCOLE 23

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base européenne des bateaux (EHDB)

Pas de résolution.

PROTOCOLE 24

Construction d'un nouvel ouvrage de prise d'eau dans la digue en rive droite du Rhin dans le bief de Marckolsheim, p.k. 228,300

Résolution

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la réalisation du projet de construction d'un nouvel ouvrage de prise d'eau dans la digue en rive droite du Rhin dans le bief de Marckolsheim, p.k. 228,300.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement et les plans seront annexés à la présente résolution.

Annexe

1. Localisation

L'ouvrage 5.1.1 sera construit dans la digue en rive droite du Rhin dans le bief de Marckolsheim, p.k. 228,300 afin de prélever de l'eau du Rhin navigable et canalisé et de permettre le passage des poissons à cet endroit. Au cours des 5 premières années, l'ouvrage sera utilisé pour une prise d'eau de 6 m³/s au maximum. Au cours d'une deuxième phase d'aménagement, une passe à poissons sera reliée à la structure à terre.

2. Planification et construction

L'ouvrage de prise d'eau est conçu sous la forme d'un collecteur en béton armé d'environ 37 m de long. Le collecteur est conçu avec des dimensions intérieures nettes de l x h = 2,50 x 2,25 m, une base de 30 à 40 cm faite de pierres de construction hydrauliques noyées dans le béton et un puits avec sas (l x h = 2,50 x 1,80 m) comme dispositif de régulation et de fermeture. Une passe à poissons de 27 m de long sera reliée au collecteur. La passe à poissons sera est située à la sortie de l'ouvrage de prise d'eau.

Il est prévu de construire entièrement l'ouvrage depuis la digue latérale. La zone de chantier sera en permanence située à une distance de 20 mètres de la rive et donc en dehors du chenal navigable. La distance jusqu'au chenal navigable est supérieure à 20 m.

Les travaux de construction proprement dits seront réalisés pendant la période de repos végétatif fin 2020 / début 2021, une fois que l'autorisation aura été accordée.

3. Phases opérationnelles

Première phase d'exploitation : circulation précoce de l'eau dans les fossés de la zone inondable du Rhin ancien

Cette première phase d'exploitation devrait durer 5 ans. La passe à poissons ne sera pas encore aménagée au cours de cette période. Tableau 1 Les volumes d'eau prélevés seront proportionnels au débit du Rhin (voir tableau 1).

$Q_{\text{Rhin}} < 1550 \text{ m}^3/\text{s}$: l'ouvrage 5.1.1 est fermé, la prise d'eau est effectuée via l'ouvrage 5.1.

$Q_{\text{Rhin}} > 1550 \text{ m}^3/\text{s}$: fonctionnement parallèle des ouvrages 5.1.1 et 5.1

L'ouvrage 5.1.1 sera mis en service à partir d'un débit du Rhin de 1550 m³/s. Cette référence découle de la 66^{ème} réunion du Comité A, tenue en 1995. Au cours de cette réunion avait été décidé qu'en présence de débits supérieurs à 150 m³/s au-dessus du barrage agricole de Brisach, c'est à dire en présence de débits supérieurs à 1550 m³/s dans le Rhin, jusqu'à la moitié du débit excédentaire peut être prélevée à des fins écologiques.

	Q_{Rhin}	Prise d'eau Ouvrage 5.1.1	Prise d'eau Ouvrage 5.1
Première phase d'exploitation	1400 à 1550 m ³ /s	0,0 m ³ /s	2,0 m ³ /s
	1550 m ³ /s	4,0 m ³ /s	2,0 m ³ /s
	> 1550 m ³ /s	au total 7 m ³ /s, dont max 6 m ³ /s par l'ouvrage 5.1.1	
Deuxième phase d'exploitation	1500 m ³ /s	2,0 m ³ /s	hors service / utilisation en cas de révision
	2000 m ³ /s	2,0 m ³ /s	
	2341 m ³ /s	3,0 m ³ /s	
	4500 m ³ /s	6,0 m ³ /s	

Tableau 1: Quantités prélevées par l'ouvrage 5.1.1

Au cours de cette première phase d'exploitation limitée dans le temps, un maximum de 6 m³/s s'écoulera à l'avenir dans le Rhin en aval du barrage principal de Marckolsheim à travers l'ouvrage 5.1.1 via le réseau du futur bassin de rétention en présence d'un débit du Rhin supérieur à 1550 m³/s. Les ouvrages 5.1 et 5.1.1 sont tous deux équipés de vannes réglables pour contrôler les débits dans le bassin de rétention.

Au terme des essais de fonctionnement au bassin de rétention de Brisach/Burkheim débutera la deuxième phase d'aménagement et d'exploitation.

Deuxième phase d'exploitation : achèvement de la passe à poissons

Lorsque la passe à poissons sera en place, le volume d'eau prélevé via l'ouvrage 5.1.1 sera réduit. L'ouvrage 5.1 sera fermé en permanence en dehors des phases de révision.

Seule la première phase de fonctionnement avec les volumes prélevés les plus importants est pertinente pour les vérifications.

4. Incidence des volumes prélevés via les ouvrages 5.1.1 et 5.1 à l'échelle d'Iffezheim

Au cours de la première phase d'exploitation (en période de hautes eaux), un maximum de 7 m³/s d'eau au total sera prélevé dans le Rhin via les deux ouvrages 5.1 et 5.1.1. Les volumes d'eau prélevés aux p.k. 228,300 et 228,350 seront restitués via l'ouvrage de décharge 5.27 (p.k. 236,350) ainsi que via le Rhin ancien en aval du barrage de Marckolsheim.

Les volumes d'eau prélevés via les ouvrages 5.1 et 5.1.1 n'auront pas d'impact à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200), étant donné que l'eau prélevée sera restituée au Rhin en aval du barrage de Marckolsheim.

5. Incidence sur le niveau d'eau du Rhin

Au cours de la première phase d'exploitation, l'eau sera restituée au Rhin en aval du barrage de Marckolsheim par les deux ouvrages (5.1.1 et 5.1) et le bassin de rétention.

Concertation par / le	Débit du Rhin	Volume de prélèvement admissible pour un débit du Rhin de
12 ^{ème} réunion du Comité A Avril 1962	$Q_{Rhin} < 800 \text{ m}^3/\text{s}$	0,5 m ³ /s
	$800 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rhin} < 1400 \text{ m}^3/\text{s}$	1,0 m ³ /s
6 ^{ème} réunion du Comité A Avril 1959	$1400 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rhin} < 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	2,0 m ³ /s
	$Q_{Rhin} > 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	10 m ³ /s (pour la purge)

Tableau 2), ensemble, les deux ouvrages seront conformes aux dispositions en vigueur en matière de prises d'eau (classeur vert) (voir le tableau 2), étant donné que les volumes prélevés via les deux ouvrages ensemble seront équivalents aux volumes précédemment prélevés via le seul ouvrage 5.1.

Concertation par / le	Débit du Rhin	Volume de prélèvement admissible pour un débit du Rhin de
12 ^{ème} réunion du Comité A Avril 1962	$Q_{Rhin} < 800 \text{ m}^3/\text{s}$	0,5 m ³ /s
	$800 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rhin} < 1400 \text{ m}^3/\text{s}$	1,0 m ³ /s
6 ^{ème} réunion du Comité A Avril 1959	$1400 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{Rhin} < 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	2,0 m ³ /s
	$Q_{Rhin} > 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	10 m ³ /s (pour la purge)

Tableau 2: Volume de prélèvement d'eau du Rhin admissible

Avec le démarrage de la deuxième phase d'exploitation, la structure 5.1 sera préservée en tant que telle. Toutefois, les prélèvements d'eau seront effectués exclusivement via l'ouvrage 5.1.1. Les exigences du classeur vert seront respectées aussi lorsque les prélèvements seront effectués seulement via l'ouvrage 5.1.1.

Au cours des deux phases d'exploitation, les volumes d'eau prélevés seront comparables à ceux prélevés par le seul ouvrage 5.1, de sorte que les niveaux d'eau ne seront pas modifiés.

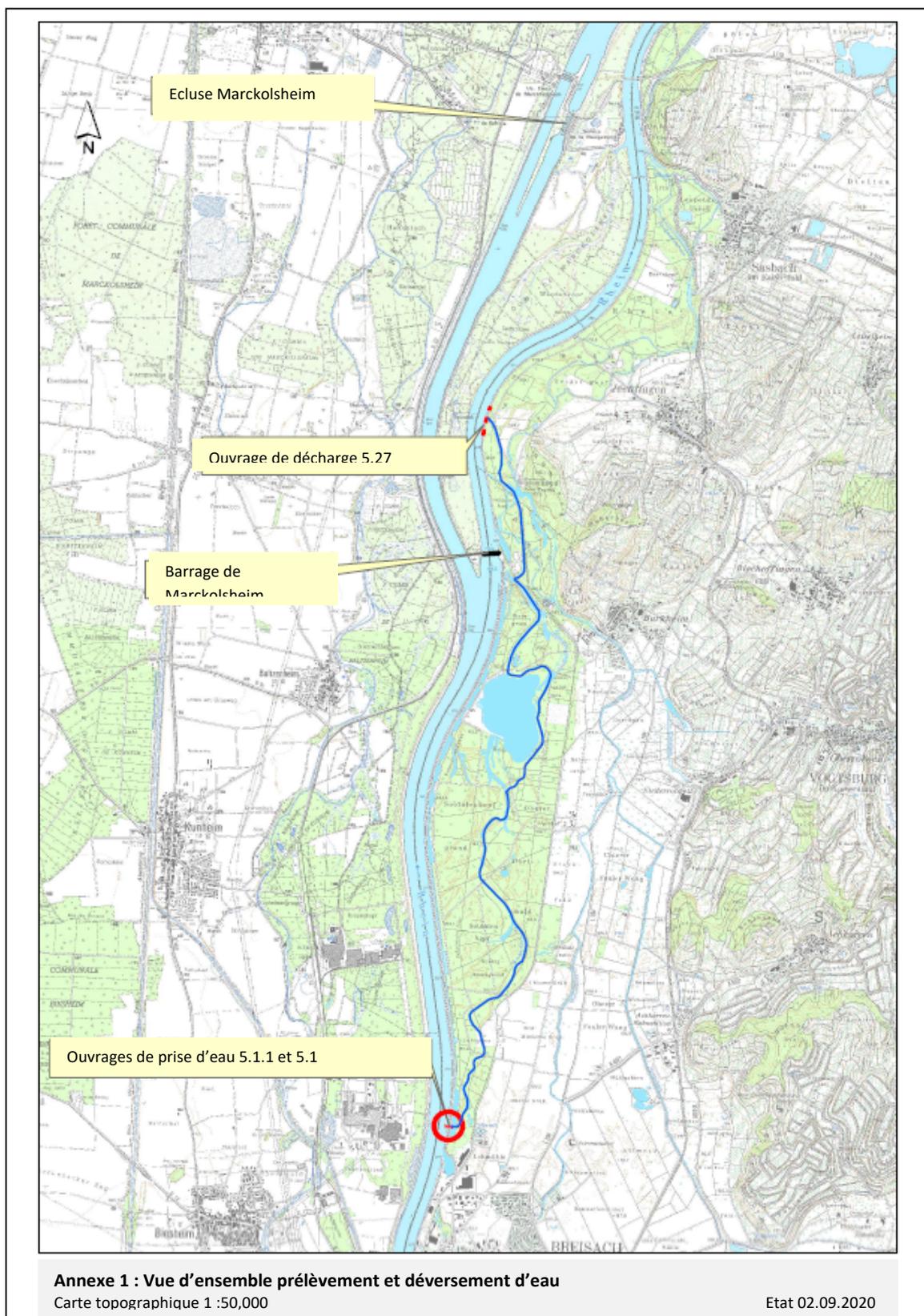
6. Impact sur la navigation

Le courant transversal maximal résultant du prélèvement maximal d'eau du Rhin de 6 m³/s sera de 1,3 m/s à l'avant de la section de prélèvement de l'ouvrage.

La détermination mathématique basée sur la théorie du potentiel aboutit à la conclusion que, à une distance de 40 m en bordure du chenal navigable par rapport à la section de prélèvement, la vitesse du courant transversal sera de 0,01 m/s.

La vitesse autorisée du courant transversal de 0,3 m/s en bordure du chenal navigable est par conséquent respectée.

7. Plan de situation



PROTOCOLE 25

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,

reconnait 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 25

**Tableau des fermetures 2021 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace
État au 10.09.2020**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	15 mars 2021	19 mars 2021	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	31 mai 2021	24 septembre 2021	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	25 mai 2021	17 septembre 2021	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	15 mars 2021	19 mars 2021	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	17 mai 2021	17 septembre 2021	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	15 mars 2021	19 mars 2021	Restriction
EDF	Vogelgrün petit sas	10 mai 2021	30 juillet 2021	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrün grand sas	15 mars 2021	19 mars 2021	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	7 juin 2021	3 septembre 2021	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	15 mars 2021	19 mars 2021	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	25 mai 2021	6 août 2021	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	15 mars 2021	26 mars 2021	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	17 mai 2021	30 juillet 2021	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	15 mars 2021	19 mars 2021	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	14 juin 2021	24 septembre 2021	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	15 mars 2021	26 mars 2021	Restriction
VNF	Gamsheim sas ouest	-	-	
VNF	Gamsheim sas est	6 septembre 2021	29 octobre 2021	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	20 septembre 2021	5 novembre 2021	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	21 juin 2021	25 juin 2021	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 Gamsheim (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 26

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les États 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 26

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	19.9.2019	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	19.9.2019		5.12.2017
2017-II-16	Amendement définitif au RPNR - Conducteur (Article 1.02, chiffre 1)	M	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	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	19.9.2019	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	19.9.2019		
	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	19.9.2019	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	19.9.2019	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	19.9.2019	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	19.9.2019	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	21.8.2020	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	21.8.2020	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	21.8.2020	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	21.8.2020	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	21.8.2020	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	19.9.2019	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
2019-II-16	Amendements définitifs du RPNR (Sommaire, articles 1.10, 1.10bis, 1.11, annexe 13 et du RVBR (Article 2.13, chiffre 1) visant à l'actualisation de la liste des documents de bord	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Amendements définitifs au RPNR visant à l'harmonisation de la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau »	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite - Amendement définitif au RPNR (Article 1.11)	M	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Obligation d'annonce (Articles 1.10bis, chiffre 1, 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, 2.05, chiffre 1, 12.01)	M	1.12.2021				
2020-I-13	Amendements définitifs au RPNR - Réduction des cas de noyade (Articles 1.08, 7.01)	M	1.12.2020	15.9.2020			26.11.2020
2020-I-14	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR (Article 4.07)	R	1.12.2020	26.8.2020			26.11.2020

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
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
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

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

3. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ("RPN") : Mise et remise 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
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		19.9.2019	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	**)

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

***) Sans objet

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
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		19.9.2019	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		19.9.2019	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 visite (Résolution 2013-I-16)

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

RECOMMANDATION n° 7/2019
du 14 août 2019

LIBRA

Sur la base de l'article 2.20, chiffre 2, lettre b), du RVBR, pour l'automoteur ordinaire « Libra », numéro européen unique d'identification des bateaux 06001369, l'autorisation de déroger à l'article 7.04, chiffre 9, de l'ES-TRIN est accordée en ce qui concerne le dispositif de commande du propulseur d'étrave, à condition que dès le remplacement du propulseur d'étrave actuel, la commande du propulseur d'étrave soit exécutée conformément à l'article 7.04, chiffre 9, de l'ES-TRIN.

Annexes :

1. lettre du 20 mai 2017 contenant la description du fonctionnement de la commande du propulseur d'étrave à bord du Libra ;
2. lettre du 8 décembre 2017 contenant les arguments du propriétaire + dessins ;
3. représentation de la commande du propulseur d'étrave sur le pupitre dans la timonerie ;
4. lettre du 12 août 2019 expliquant les difficultés techniques.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (19) 34.)

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

RECOMMANDATION N° 5/2020
du 19 novembre 2020

KÖNIGSTEIN

En application de l'article 2.20, chiffre 2, lettre b), du RVBR, est accordée, au bateau à cabines « MS Königstein », numéro européen unique d'identification des bateaux 05502420, l'autorisation de déroger à l'article 3.03, chiffre 2, de l'ES-TRIN, édition 2017/1, tout en conservant la disposition actuelle de la timonerie par rapport à la position de la cloison d'abordage. La visite périodique du bâtiment a eu lieu en novembre 2019 conformément à l'ES-TRIN 2017/1. En cas de transformation de la timonerie et de la coque de la proue, l'article 3.03 de l'ES-TRIN devra être pleinement respecté.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (20) 65.)

5. Rapport annuel relatif aux lignes aériennes et franchissements sous le fond du lit

Rhin du p.k. 166.64 au p.k. 170.00 (Bâle) et du p.k. 352.07 au p.k. 952,50 (Waal) ou 989,20 (Lek)

N°	Type d'ouvrage	p.k.	Localité	Recouvrement / Hauteur minimum de la passe navigable (..., m)	Remarque
1	Aqueduc-siphon	807,518	Rheinberg-Ossenberg, Voerde-Spellen	3,50 m	Achevé en 2019. Les exigences minimales ¹ relatives au recouvrement (>2,50 m) sont respectées.
2	Aqueduc-siphon pour les eaux usées	696,500	Cologne	>7,16 m	Projet d'aqueduc-siphon. Les exigences minimales ¹ relatives au recouvrement (>2,50 m) sont respectées.

¹ Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (Résolution 2012-I-13, état 19 octobre 2016).

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

Appendice 2 à l'instruction de service n° 1

Temps de navigation hors du Rhin justifiés par des certificats de conduite
(Art. 3.09, ch. 3)

...

1	2	3	4	5
Etat / Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
B	1	Brevet de conduite (Stuurbrevet) A	FOD Mobiliteit en Vervoer	360
	2	Brevet de conduite B		
	3	Brevet de conduite C		
	4	Brevet de conduite D		
B	5	Certificat de conduite (Vaarbewijs) A	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44 3500 Hasselt Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Guichet de la navigation Rue Canal de l'Ourthe 9 4031 Liège	720, dont 180 en tant que matelot
	6	Certificat de conduite B		
	7	Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P		
	8	Certificat de conduite A Certificat de conduite B		

...

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

**Liste des services de la médecine du travail et des médecins agréés
(Articles 7.01, chiffre 3, lettre a), 7.02, chiffre 3, lettre a), 7.03, chiffre 2, lettre a),
7.04, chiffre 1, lettre c))**

B	1. Medisch centrum Antwerpen Pelikaanstraat, 4 B-2018 ANTWERPEN T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-antwerpen
	2. Medisch centrum Brugge Koning Albert I – Laan 1-5, bus 1, B-8200 BRUGGE T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-brugge
	3. Centre médical de Bruxelles Place Victor Horta, 40/10 B-1060 BRUXELLES T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-bruxelles
	4. Centre médical de Charleroi Place Albert 1er, Petite Rue, 4 B-6000 CHARLEROI T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-charleroi
	5. Medisch centrum Gent Ketelvest, 26/201 B-9000 GENT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-gent
	6. Medisch centrum Hasselt FAC Verwilghen – Blok A – 2 de verd., Voorstraat, 43 B-3500 HASSELT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-hasselt
	7. Centre médical de Libramont Rue du Dr. Lomry, 13 B-6800 LIBRAMONT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-libramont
	8. Centre médical de Liège Rue Fabry, 27 B-4000 LIEGE T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-liege
	9. Medisch centrum Leuven Philipssite 3b B-3001 LEUVEN T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-leuven

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

B	10. Centre médical de Namur Place des Célestines, 25 B-5000 NAMUR https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-namur T. 00 32 2 524 97 97
	11. Centre médical de Tournai Boulevard Eisenhower, 87 B-7500 TOURNAI https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-tournai T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN (réservé aux élèves en formation à „Cenflumarin“) T. 00 32 3232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (réservé aux élèves de l'école de Huy) T. 00 32 8521 12 50

...

Appendice 6 à l'instruction de service n° 2

Certificats de conduite valables dans les États riverains du Rhin et en Belgique
 Remarque : KVR: Règles de prévention des abordages (annexe D7, chiffre 1.2 du RPN)
 (Article 7.13, chiffre 3)

Etat Staat Land	n° d'or- dre / lfd. Nr. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle Instantie die het afgeeft	Qualification Damit verbundene Berechtigung Daaraan verbonden bekwaamheid	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
B	1	Brevet de conduite A	Service public fédéral Mobilités et Transports	Transport de marchandises	Art. 7.01 (y compris KVR)
	2	Brevet de conduite B		Transport de marchandises	Art. 7.01 (sans KVR)
	3	Brevet de conduite C		Tous les bateaux	Art. 7.01 (y compris KVR)
	4	Brevet de conduite D		Tous les bateaux	Art. 7.01 (sans KVR)
B	5	Certificat de conduite A	- De Vlaamse Waterweg nv <i>Contactinfo Schoten</i> <i>Hoogmolendijk 1</i> <i>2900 Schoten</i> <i>Tel.: +32 11 24 40 83</i> <i>Contactinfo Evergem</i> <i>Ringvaartweg-Mariakerke 1,</i> <i>9030 Gent</i> <i>Tel.: +32 9 292 12 95</i> <i>E-mail:</i> binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	Transport de marchandises	Art. 7.01 (y compris KVR)
	6	Certificat de conduite B		Transport de marchandises	Art. 7.01 (sans KVR)
	7	Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P		Tous les bateaux	Art. 7.01 (y compris KVR)
	8	Certificat de conduite B + remarque P		Tous les bateaux	Art. 7.01 (sans KVR)
			- Service Public de Wallonie <i>Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies Hydrauliques</i> <i>Guichet de la navigation</i> <i>(Rue Canal de l'Ourthe 9,</i> <i>4031 Liège)</i>		

...

Appendice 8 à l'instruction de service n° 2

**Certificats de conduite et certificats médicaux reconnus par la Commission centrale
au titre de preuve de l'aptitude physique et psychique**

1. Certificats de conduite

Etat Staat Land	n° d'ordre lfd. Nr. Nr	Dénomination du certificat de capacité / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle Instantie die het afgeeft	Observations Bemerkungen Opmerkingen
B	1	Certificat de conduite A	- De Vlaamse Waterweg nv <i>Contactinfo Schoten</i> Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83 <i>Contactinfo Evergem</i> Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 9 292 12 95 E-mail: binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	
	2	Certificat de conduite B		
	3	Certificat de conduite A + remarque P		
	4	Certificat de conduite B + remarque P	- Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies Hydrauliques Guichet de la navigation (Rue Canal de l'Ourthe 9, 4031 Liège)	

...

Appendice 1 à l'instruction de service n° 3

Autorités compétentes pour la suspension et le retrait des patentes du Rhin (article 7.20)

La liste est publiée par la CCNR sur son site Internet <http://www.ccr-zkr.org/>.

Staat Etat Land	Behörden Autorité Autoriteiten
B	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44 3500 Hasselt
B	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 4031 Liège

...

Appendice 1 à l'instruction de service n° 4

Liste des autorités compétentes chargées de la délivrance des livrets de service

Allemagne	Adresses		+49
WSA Ems-Nordsee wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Standort Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
	Standort Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
WSA Weser-Jade-Nordsee wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Standort Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
	Standort Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
	Standort Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
WSA Elbe-Nordsee	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
WSA Nord-Ostsee-Kanal	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax: 0431/3603414
WSA Ostsee wsa-ostsee@wsv.bund.de	Standort Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-ostsee@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
	Standort Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-ostsee@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
WSA Rhein wsa-rhein@wsv.bund.de	Standort Bingen	Vorstadt 74-76 55411 Bingen wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
	Standort Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
	Standort Duisburg	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
WSA Oberrhein wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Standort Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/27183155
	Standort Mannheim	C 8,3 68159 Mannheim wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
WSA Mosel-Saar-Lahn wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155

Allemagne	Adresses		+49
WSA Neckar wsa-neckar@wsv.bund.de	WSA Neckar Standort Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-neckar@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
	WSA Neckar Standort Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-neckar@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
WSA Main	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Oberrauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101
WSA Donau MDK wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Standort Nürnberg	Marienortgraben 1 90402 Nürnberg wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
	Standort Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg @wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
WSA Westdeutsche Kanäle	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg- meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
WSA Mittellandkanal/ Elbe-Seitenkanal wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Standort Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
	Standort Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
	Standort Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0581/90791277
WSA Weser wsa-weser@wsv.bund.de	Standort Hann.-Münden	Kasseler Str. 5 34346 Hann.-Münden wsa-weser@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
	Standort Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-weser@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
WSA Elbe	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 ou 8489020
WSA Spree-Havel wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Standort Brandenburg	Brielower Landstraße 1 4772 Brandenburg wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
	Standort Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
WSA Oder-Havel wsa-oder-havel@wsv.bund.de	Standort Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-oder-havel@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172

...

Instruction de service n° 4bis

...

1. Autorités compétentes pour l'agrément des instituts de formation, des formations et des stages de recyclage et pour la délivrance/prolongation de l'attestation selon l'annexe E1 au RPN

	Autorité(s) compétente(s) pour l'agrément des instituts de formation, des formations et des stages de recyclage	Autorité(s) compétente(s) pour la délivrance de l'attestation selon l'annexe E1 au RPN (première délivrance ou prolongation)
Allemagne	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Am Probsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel : 00 49 (0)228/42968-0	Première délivrance (article 4bis.02, 1 ^{ère} phrase, du RPN) - tous les instituts de formation agréés - GDWS
		Prolongation sur la base du temps de navigation (article 4bis.04, chiffre 2, lettre a), du RPN) - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim
		Prolongation sur la base de stages de recyclage (article 4bis.05, 3 ^{ème} phrase, du RPN) - tous les instituts de formations agréés - GDWS
		Délivrance (articles 9.05 et 4bis.02, 1 ^{ère} phrase, du RPN) - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim
Belgique		
France	Ministère de la transition écologique - Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer - Direction des services de transport - Sous-direction des ports et du transport fluvial	Tous les instituts de formation agréés
Pays-Bas	CBR, divisie CCV Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH Tel : 0031 (0)88 2277700	CBR, divisie CCV Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH Tel : 0031 (0)88 2277700
Suisse	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel : 00 41 (0)61 639 95 95 E-Mail: info@portof.ch	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel : 00 41 (0)61 639 95 95 E-Mail: info@portof.ch

...

6.2 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
(Etat : septembre 2020)**

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
7	VAF CSI control systems B.V.	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gecap Electro B.V.
Nijverheidstraat 124a
NL-2901 AR Capelle a/d IJssel
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.
Dhr. T.N. van Maastricht
Bierbosch Haven Noord 1 b
NL-4251 NL Werkendam
CSI-11

Dolderman B.V.
Binnenkalkhaven 31
NL-3311 JC Dordrecht
CSI-1 et CSI-31

IGP
Dhr. P. Goovaerts
Maalderijstraat 87
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)
CSI-15

A. Rullens Installatietechniek
Sterrekroos 11
NL-4941 VZ Raamsdonksveer
CSI-3

Imtech Marine & Industry
Dhr. B. Breedveld
Postbus 5054
NL-3008 AB Rotterdam
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek
Dhr. G.H.G. Lammers
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

Van Fraeijenhove B.V.
Dhr. Van Fraeijenhove
Stationsweg 60 a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

Elektrotechniek Irnsum Sneek
Dhr. R.G. Martens
Rijksweg 19
NL-9011 VA Irnsum
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel
Dhr. M.G. Burger
Postbus 3050
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel
CSI-10

INA – Litton
Dhr. K. Langius
Postbus 1590
NL-3000 BN Rotterdam
CSI-9

Schlömer Schiffswerft
Dhr. T. Verwoerd
Postfach 2109
D-26771 Leer
CSI-18

Linszen Electronica B.V.
Dhr. H. Mestrom
Kloosterstraat 3
NL-6051 JB Maasbracht
CSI-13

Electrikom
Dhr. Eerland
Westerkade 14
NL-3116 GJ Schiedam
CSI-20

CSI B.V.
Dhr. H. Ouadi
Kaartenmakerstraat 4
NL-2984 CB Ridderkerk
CSI-8 et CSI-21

Flux Electro B.V.
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

Gova Scheepselektronica B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
CSI-25

Kadlec & Brödlin GmbH
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg
Scellé n° K&B

CSI Control Systems B.V.
3e Industriestraat 25J
NL-3133 EJ Vlaardingen
CSI-8 et CSI-21

VEM Elektrotechniek B.V.
Klokweg 16
3034 KK Rotterdam
CSI-9

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Scellé n° NT 29

ETIB Van Fraeijenhove Scheepsinstallatie B.V.
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Scellé n° 41

Alewijnse Marine Rotterdam B.V.
Van der Giessenweg 51
NL-2921 Krimpen aan den IJssel
CSI-14

De Keizer Elektrotechniek
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

PROTOCOLE 27

Échange de vues entre les participants concernant la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 28

Divers

Pas de résolution.