



**SESSION DE PRINTEMPS 2020
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2020-I)**

Strasbourg, le 4 juin 2020

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (20) 1 final

SESSION DE PRINTEMPS 2020

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2020-I)

Strasbourg, le 4 juin 2020

SOMMAIRE

Pages

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. Impact de la pandémie de covid-19 sur la navigation intérieure et rhénane et européenne : gestion et sortie de crise	
Protocole 2 : Mesures exceptionnelles de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19	2
Protocole 3 : 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 terme de gestion et de sortie de crise	4
Protocole 4 : Gestion par la CCNR de l'impact de la pandémie de Covid-19 sur la navigation intérieure rhénane et européenne.....	4
III. Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour	
Protocole 5 : Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour – Composition de la Commission Centrale	5
IV. Questions générales	
Protocole 6 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne	5
Protocole 7 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)	5
Protocole 8 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	5
V. Questions juridiques	
Protocole 9 : Questions juridiques	5
VI. Aspects économiques	
Protocole 10 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe	6
VII. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 11 : Patentes de batelier et équipages	10
VIII. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin	
Protocole 12 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d'annonce (Articles 1.10bis, chiffre 1, 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, 2.05, chiffre 1, 12.01).....	10

	Pages
Protocole 13 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Réduction des cas de noyade (Articles 1.08, 7.01)	16
Protocole 14 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Article 4.07).....	18
IX. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 15 : Prescriptions techniques des bateaux.....	18
X. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	
Protocole 16 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	18
XI. Questions relatives à la voie d'eau rhénane	
Protocole 17 : Nouvelle construction d'un quai pour l'accueil de bateaux porte-conteneurs à Village-Neuf, p.k. 172,600 - 173,000	18
Protocole 18 : Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval - Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim - Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2019 (2019-I-12)	24
Protocole 19 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2019-I-13).....	27
XII. 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 20 : 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	32
XIII. Administration	
Protocole 21 : Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2019.....	45
XIV. Questions diverses	
Protocole 22 : 100 ^{ème} anniversaire de l'installation du siège de la CCNR à Strasbourg	61
Protocole 23 : Communiqué à la presse.....	61
Protocole 24 : Session plénière de printemps 2021	61
Protocole 25 : Date de la prochaine session plénière	61

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2020

PROTOCOLE 1

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

Résolution (adoptée par voie de procédure écrite le 27 avril 2020)

La Commission Centrale,

mesurant toute la portée de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 en Europe, et en particulier dans les pays membres et observateurs de la CCNR,

avisée des mesures de confinement prises dans ce cadre notamment en France, son pays hôte,

et consciente que d'importantes restrictions de déplacements et de rassemblements pour faire face à la crise vont très probablement s'inscrire dans la durée,

constate que la situation engendrée par cette crise sans précédent nécessite plus que jamais sa réunion pour échanger sur des sujets liés à cette actualité et prendre des décisions y afférentes,

souligne également l'importance de maintenir un maximum de continuité dans ses activités régulières, y compris en termes de prise de décisions,

rappelle que la sécurité et la santé de tous les participants à ses réunions restent bien entendu la première des priorités, et

se félicitant de la détermination de ses délégations et de son Secrétariat à faire avancer ses travaux en dépit des contraintes actuelles et encore à venir,

tout en réaffirmant son attachement à tenir ses réunions à Strasbourg,

se réfère à l'article 6 de son Règlement intérieur,

décide d'organiser sa réunion plénière de printemps du 4 juin 2020 sous la forme d'une visioconférence, et

charge le Secrétaire général, en coopération avec le Président, de déterminer les aspects et modalités qui régiront cette réunion, en veillant au recours à une interprétation simultanée des échanges dans les trois langues de travail de l'organisation.

PROTOCOLE 2

Mesures exceptionnelles de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19

Résolution (adoptée par voie de procédure écrite le 23 mars 2020)

La Commission Centrale,

tenant compte des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de Covid-19,

consciente de l'impact de la crise sur le bon fonctionnement des administrations nationales, des autorités compétentes et des organismes compétents en matière de délivrance et de contrôle des documents de bord visés à l'article 1.10 du Règlement de police de la navigation du Rhin,

soucieuse d'assurer un bon niveau de performance de la navigation rhénane tout en préservant, aussi en temps de crise, la sécurité et le bon ordre de la navigation,

soucieuse de maintenir le bon fonctionnement des chaînes logistiques et l'approvisionnement des populations et des entreprises, en particulier pour les produits vitaux, et

rappelant sa mission de veiller à la prospérité de la navigation rhénane,

invite ses États membres, pour la durée de la crise,

1. à prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir autant que possible le fonctionnement optimal des infrastructures, en particulier pour permettre au personnel des écluses d'accéder au poste de travail,
2. à ne pas sanctionner le dépassement des durées de validité des certificats, attestations et autres documents délivrés conformément à la Résolution 1984-I-3, au Règlement de visite des bateaux du Rhin, au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et au Règlement de police pour la navigation du Rhin, lorsque la sécurité et le bon ordre de la navigation du Rhin ne sont pas affectés et que les certificats, attestations et autres documents concernés étaient encore valides le 15 mars 2020,
3. à faciliter la circulation des membres d'équipage pour leur permettre d'effectuer le trajet direct de leur lieu de résidence au port d'embarquement et du port de débarquement à leur lieu de résidence. Sans préjudice des dispositions nationales, les membres d'équipage pourront présenter une attestation conforme au modèle annexé à la présente résolution,
4. à signer, pour ceux qui ne l'auraient pas encore fait, l'accord multilatéral ADN/M025 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies dérogeant aux paragraphes 8.2.2.8.4 et 1.8.3.16.1 de l'ADN et prolongeant la validité des attestations d'expert de l'ADN et du certificat de formation professionnelle des conseillers à la sécurité des marchandises dangereuses.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement, le 23 mars 2020. En accord avec les durées d'urgence civile identifiées par les gouvernements des États membres, elle sera applicable jusqu'à nouvel ordre et au plus tard, jusqu'au 23 septembre 2020 inclus. Elle pourra être abrogée, prolongée, ou complétée en tout ou partie, par une autre résolution adoptée en temps utile.

Annexe

Annexe au protocole 2



Attestation pour le voyage professionnel d'un batelier de la navigation intérieure à soumettre aux autorités de contrôle

Bescheinigung für die Dienstreise eines Binnenschiffers zur Vorlage bei den Ordnungsbehörden
Verklaring voor de dienstreis van een schipper of een bemanningslid in de binnenvaart die aan de controleautoriteiten overhandigd moet worden

Attestation for work related travel of inland navigation crew to be submitted to the enforcement authorities

Par la présente, je certifie que ■ Hiermit bescheinige ich, dass ■ Bij deze verklaar ik dat ■ I herewith certify that:

Mme/M. Mw./Dhr.	Frau/Herr Mrs/Mr		Né(e) le Geboren op	Geboren am Born on	
Adresse Adres	Anschrift Address				

est employé sur le bateau suivant ■ auf folgendem Binnenschiff beschäftigt ist ■
op het volgende binnenschip werkzaam is ■ is employed on the following vessel:

Nom du bateau Naam van het schip	Name des Schiffes Name of the vessel	
Numéro européen unique d'identification des bateaux Einheitliche europäische Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) European Vessel Identification Number (ENI)		

**Ce voyage est nécessaire pour assurer la continuité de la navigation rhénane et intérieure ;
il contribue à l'approvisionnement de la population et des entreprises.**

**Die Reise ist erforderlich für die Aufrechterhaltung der Rhein- und Binnenschifffahrt;
sie dient damit der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben.**

**Deze dienstreis is noodzakelijk voor de instandhouding van de Rijn- en binnenvaart;
de reis dient voor de bevoorrading van de bevolking en het bedrijfsleven.**

**The travel is necessary for the continuation of Rhine and inland waterway transport;
it thus serves to supply the population and economic enterprises.**

Il est demandé d'autoriser le détenteur de la présente attestation à voyager directement de son lieu de résidence susmentionné au poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à / du poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à à son lieu de résidence susmentionné.

Es wird gebeten, dem Inhaber dieser Bescheinigung die Reise von seinem oben angegebenen Wohnort zur Liegestelle des oben genannten Schiffes in / von der Liegestelle des oben genannten Schiffes in zu seinem oben angegebenen Wohnort auf direktem Wege zu ermöglichen.

Het wordt verzocht de houder van deze verklaring toestemming te geven om via een rechtstreeks traject te reizen van zijn eerder vermelde woonplaats naar de ligplaats van het genoemde schip in / van de ligplaats van het genoemde schip in naar zijn eerder vermelde woonplaats.

It is requested to allow the holder of this certificate to travel directly from his above-mentioned place of residence to the berth of the above mentioned vessel in / from the berth of the above-mentioned vessel in to his above-mentioned place of residence.

Fait à Ort Plaats Done at	le Datum datum date	Cachet et signature de l'exploitant du bateau Stempel und Unterschrift des Schiffsbetreibers Stempel en handtekening van de exploitant van het schip Stamp and signature of vessel operator
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

PROTOCOLE 3

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 4

Gestion par la CCNR de l'impact de la pandémie de Covid-19 sur la navigation intérieure rhénane et européenne

Résolution

La Commission Centrale,

consciente que ses États membres sont actuellement confrontés à une pandémie aux lourdes conséquences sanitaires, sociales et économiques,

constatant que cette pandémie a entraîné dans la navigation intérieure rhénane et européenne une crise économique et sociale majeure, dont l'issue n'est pas encore prévisible,

se fondant sur ses propres enseignements et sur ceux acquis par ses États membres dans la gestion des effets de la pandémie et dans la mise en œuvre de mesures visant à en réduire autant que possible l'impact négatif sur la navigation intérieure,

rappelant sa résolution du 23 mars 2020 relative à des mesures spéciales dans le contexte de la pandémie de Covid-19, par laquelle elle a pris de premières mesures importantes visant à préserver l'efficacité de la navigation rhénane aussi en temps de crise, tout en assurant la sécurité et le bon ordre de la navigation,

désireuse de tirer des leçons des enseignements acquis à ce jour afin de mieux gérer l'impact de la pandémie, notamment en prenant des mesures supplémentaires, et d'être à l'avenir mieux préparée face à des événements similaires,

rappelant la Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim - Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » des ministres compétents en matière de navigation intérieure de ses États membres,

convaincue que la crise ne compromettra pas la poursuite des objectifs à moyen et long terme de la Commission Centrale pour une navigation intérieure durable et innovante, mais que la réalisation de ces objectifs contribuera de manière significative à surmonter au mieux des crises similaires à l'avenir,

invite

ses comités, en étroite coopération avec la profession de la navigation, les ports, les États observateurs et les organisations internationales actives dans le domaine de la navigation intérieure ainsi qu'avec la Commission européenne,

- à réaliser une analyse portant sur l'impact direct de la pandémie de Covid-19 sur la navigation intérieure, en procédant comme suit :

- Identification des problèmes et modifications auxquels est confrontée la profession de la navigation, notamment sous l'angle économique, de la sécurité et du bon ordre de navigation et de la validité des documents, en tenant compte des effets des mesures prises,

- Description objective des conséquences de ces problèmes et/ou modifications, c'est à dire en tenant compte à la fois des répercussions positives et négatives et en déterminant dans quelle mesure pourrait s'en trouver affectée la réalisation des objectifs de durabilité de la navigation intérieure rhénane et européenne,
 - Évaluation de l'ampleur de ces conséquences et fixation des priorités pour la gestion de la crise,
- à recueillir les enseignements pertinents tirés de la gestion de la crise, à analyser les mesures prises à ce jour et, dans la mesure du possible, à formuler des propositions concrètes visant à limiter l'impact négatif de la crise,

son Secrétaire général à appuyer et coordonner ces travaux et à faire rapport au Comité préparatoire s'il y a lieu.

PROTOCOLE 5

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Questions juridiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Situation économique de la navigation intérieure en Europe

Résolution

La Commission Centrale,
après avoir pris connaissance du rapport du Président de son Comité économique,
prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour
l'année 2019.

Annexe

Rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2019

En 2019, les conditions-cadres macroéconomiques globales n'ont pas beaucoup facilité la croissance des volumes de transport dans le secteur de la navigation intérieure. Le commerce mondial ralentissait en raison de mesures protectionnistes, telles que l'imposition de droits de douane sur les céréales, l'acier et les voitures, et la production industrielle a diminué dans plusieurs branches. Certaines politiques nationales ne favorisaient pas non plus l'activité de transport.

Sables, pierres et gravier

Aux Pays-Bas et en Belgique, les politiques environnementales visant à limiter les émissions (émissions de NOx et propagation des concentrations de PFAS) ont réduit l'activité dans le secteur de la construction, entraînant une forte baisse (-13 %) des volumes de sables, de pierres et de gravier sur les voies de navigation intérieure néerlandaises en 2019. En Belgique, la baisse a été moins sévère (-3 %). De telles politiques n'étaient pas mises en œuvre en Allemagne, en France et sur le Rhin, et, dans le segment de la construction, les volumes ont continué de croître de 15 % en Allemagne, de 14 % en France et de 21 % sur le Rhin.

Minerai de fer

Le transport de minerai de fer en Europe occidentale a souffert du ralentissement de la production d'acier, qui a entraîné, pour les volumes de fer transportés, une baisse de 9 % aux Pays-Bas et de 7 % en Allemagne et sur le Rhin. Sur le Danube supérieur, moyen et inférieur, le transport du minerai de fer a augmenté (+17,5 % sur le Danube moyen et +1 % sur le Danube inférieur), grâce à de meilleures conditions de navigation et d'une plus grande production d'acier.

Agribulk et produits alimentaires

En ce qui concerne le transport agricole, la région du Danube inférieur et la France ont connu une croissance rapide en 2019, à savoir +21 % en Roumanie et +11 % en France. Après plusieurs années de baisse des volumes, le transport agricole a augmenté de 4 % en Allemagne, en raison de meilleures récoltes, qui ont succédé à plusieurs années de recul de la productivité. Les Pays-Bas ont enregistré une baisse de 3 %, la Belgique-Flandre de 13 %, et la Belgique-Wallonie de 14 %. Les produits et denrées fourragères ont connu une très forte croissance sur le Danube supérieur.

Produits chimiques

Le transport de produits chimiques a connu une hausse dans presque tous les principaux pays et régions d'Europe concernés par la navigation extérieure : aux Pays-Bas (+16 %), en Allemagne (+5 %), sur le Rhin (+9 %), en Belgique-Flandre (+4 %), en France (+6 %) et en Roumanie (+34 %).

Charbon

Le transport de charbon connaît un déclin structurel en Europe occidentale en raison de la suppression progressive des centrales électriques alimentées au charbon. Il affiche une baisse de 5% sur le Rhin, de 25% sur la Moselle et de 32,6% sur le Neckar. Sur l'ensemble des voies navigables intérieures allemandes, le recul a atteint 9%. Aux Pays-Bas, le transport de charbon a également diminué (-10%), ainsi qu'en Belgique-Flandre (-6%) et en Belgique-Wallonie (-18%). Si le transport de charbon a diminué de 9 % sur le Danube inférieur, il a augmenté de 29 % sur le Danube moyen.

Conteneurs

Le transport de conteneurs sur le Rhin s'est élevé à 2,04 millions d'EVP, soit 4,0 % de moins qu'en 2018, mais le poids total des marchandises dans les conteneurs a augmenté de 2,9 %, allant jusqu'à 15,16 millions de tonnes. La période de basses eaux de 2018 avait encore une incidence sur le transport de conteneurs du Rhin, étant donné que les contrats conclus fin 2018 avec les exploitants ferroviaires continuaient de courir en 2019.

Sur d'autres fleuves et canaux, le transport de conteneurs a généralement poursuivi sa tendance à la hausse, comme sur le canal Albert en Belgique-Flandre, où une croissance de 9,5 % a pu être observée pour un total de 577 000 EVP. Sur le canal maritime Bruxelles-Escaut, le taux de croissance a été de 1,8 %, pour un total de 201 000 EVP.

Principalement en raison des grèves du personnel portuaire dans les ports du Havre et de Rouen en décembre 2019, les chiffres en EVP étaient de 1% inférieurs sur la Seine, avec 263 000 EVP. Sur l'Elbe (146 000 EVP) et le canal du Mittelland (157 000 EVP) en Allemagne du Nord, le transport de conteneurs a poursuivi sa tendance à la hausse en 2019 (+13 % et +12 %).

Trafic portuaire

Dans le port d'Anvers, 56 585 bateaux de navigation intérieure ont chargé et déchargé 101,3 millions de tonnes de marchandises en 2019, contre 99,3 millions de tonnes en 2018. Dans le port de Constanza, 10 395 bateaux de navigation intérieure ont fait escale en 2019. Le trafic fluvial a augmenté de près de 20 %, pour atteindre 15,1 millions de tonnes, principalement grâce à l'augmentation des volumes de produits agricoles, de minerai de fer et de produits chimiques transportés. Cette évolution a eu lieu parallèlement à la forte croissance au niveau national.

Le plus grand port intérieur européen, Duisbourg, a connu une réduction globale de 0,6 % du trafic fluvial, et une réduction de 1 % pour le minerai de fer, qui représente une part de 41 % (19,6 millions de tonnes sur 47,8 millions de tonnes). Le transport de charbon a perdu 7 %, le fer et l'acier 8 %, mais les sables, les pierres et le gravier ont gagné 42 %.

A Paris, le deuxième plus grand port intérieur européen, le volume total de 25,3 millions de tonnes correspondait à une augmentation de 14,6 %. Cette évolution s'expliquait principalement par une hausse de 17 % pour les sables, les pierres et les matériaux de construction, qui ont atteint 78 % du trafic fluvial total (19,6 millions de tonnes sur 25,3 millions de tonnes) en 2019.

Flotte des bateaux à marchandises

Dans les pays rhénans, la flotte à cargaison sèche (nombre de bateaux et de barges automoteurs) comptait 7033 unités en 2019 et la flotte à cargaison liquide en comptait 1 433, selon les données figurant dans les registres nationaux des flottes. En ce qui concerne la flotte à cargaison sèche dans les pays rhénans, ce chiffre était – pour la première fois depuis 2011 – supérieur à celui de l'année précédente (+1%). Avec 10,6 millions de tonnes, la capacité de chargement des bateaux à cargaison sèche était de 2,6% supérieure au niveau de 2018. Les pays rhénans comptaient également 1 319 pousseurs et remorqueurs.

La flotte à cargaison sèche des pays danubiens comprenait 400 pousseurs et 242 remorqueurs, environ 409 navires à cargaison sèche autopropulsés et quelque 2 100 barges à cargaison sèche, représentant 3,3 millions de tonnes au total.

Le taux de nouvelles constructions atteint en 2019 a poursuivi sa légère reprise, aussi bien dans le segment de la cargaison sèche que dans celui de la cargaison liquide. 2019 a vu entrer sur le marché européen 20 nouveaux bateaux à cargaison sèche, 42 nouveaux bateaux à cargaison liquide et 3 nouveaux bateaux pousseurs et remorqueurs. En ce qui concerne leur répartition par pays, 51% des nouveaux bateaux étaient immatriculés aux Pays-Bas, 22% en Allemagne, 14% au Luxembourg, 9% en Belgique, 2% en France et 2% en Suisse.

Croisières fluviales

La croissance du secteur européen des croisières fluviales en 2019 reposait sur trois indicateurs majeurs :

- Taux élevé de nouvelles constructions : 19 nouveaux bateaux de croisière fluviale, dotés de 3 131 lits, ont fait leur entrée sur le marché européen. Ces nouveaux bateaux devaient en principe naviguer sur le Rhin, le Danube et, dans une moindre mesure, sur le Douro.
- Croissance de la demande de près de 10% : le nombre de passagers des croisières fluviales sur les voies d'eau européennes a augmenté de 9,9% pour atteindre 1,79 million de passagers. En 2019, les passagers en provenance de pays non européens (USA, Canada, Australie, Nouvelle-Zélande, etc.) représentaient une part comprise entre 44 et 49%.
- Croissance du trafic de bateaux de croisière : 2 929 passages de bateaux à cabines ont été enregistrés à l'écluse du Rhin supérieur d'Iffezheim (+ 24% par rapport à 2018), 3 668 sur le Danube supérieur (+1% au-dessus du niveau déjà élevé atteint en 2018), 5 141 sur le Danube moyen (+30%) et 1 017 sur le Danube inférieur (+34,9%).

Perspectives

En raison de la crise du Covid-19, le transport de passagers (croisières et excursions journalières) s'est pratiquement arrêté au premier semestre 2020. Pour le transport de marchandises, la baisse a été moins importante, variant selon le segment de cargaison et la région. Une première estimation de l'impact de la crise du Covid-19 est possible par comparaison avec la baisse du PIB lors de la crise financière de 2009 et son impact sur la demande de transport par voies navigables intérieures en 2009. Cette estimation révèle une baisse éventuelle d'environ 20-25% du transport de marchandises en navigation intérieure en 2020, si les mesures drastiques restreignant la mobilité sont maintenues jusque fin 2020. Bien que cette estimation soit entourée d'un degré élevé d'incertitude, les résultats du trafic fluvial atteints dans plusieurs ports rhénans en avril 2020 ont confirmé ces valeurs.

Le rapport évoque également plusieurs perspectives à long terme concernant les principaux segments de cargaison. La transition énergétique continuera d'avoir un effet important sur les volumes transportés en navigation intérieure. Cela concerne en particulier le charbon. Les produits pétroliers liquides resteront une composante importante du secteur de l'énergie et des volumes de navigation intérieure pour la prochaine décennie, mais certaines régions connaissent un déclin progressif. Pour les produits chimiques, les perspectives sont nettement plus positives. En ce qui concerne les produits agricoles et les denrées fourragères, une certaine régionalisation et un changement des habitudes de consommation davantage en faveur des produits régionaux devraient avoir une incidence sur le transport longue distance. Un nouveau ralentissement du commerce mondial devrait avoir un impact sur les taux de croissance du transport de conteneurs. La crise du Covid-19 ira dans le même sens que ces tendances existantes.

PROTOCOLE 11

Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d'annonce (Articles 1.10bis, chiffre 1, 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, 2.05, chiffre 1, 12.01)

1. Par sa résolution 2019-II-19, la CCNR a approuvé l'extension de l'obligation d'annonce électronique à tous les bâtiments visés à l'article 12.01, chiffre 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et a informé la profession de la navigation de la date retenue, à savoir le 1er décembre 2021. Parallèlement, la CCNR a invité son Comité du règlement de police à lui soumettre d'ici le printemps 2020, par l'intermédiaire du Groupe de travail du règlement de police avec la participation de la profession de la navigation et du Groupe de travail RIS, des propositions concrètes pour les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin nécessaires à cet effet et, le cas échéant, pour d'autres mesures d'accompagnement. La présente résolution contient les modifications nécessaires dans le RPNR ainsi que quelques clarifications rédactionnelles destinées à assurer l'intelligibilité et l'accessibilité de la nouvelle réglementation.
2. Avec ces modifications prévues dans le RPNR, l'annonce par voie électronique devient désormais la règle. Des précisions concernant les différentes modifications sont apportées ci-après.
3. L'article 12.01, chiffre 1, précise que toutes les annonces électroniques pour le message ERINOT doivent être conformes au Standard ERI 1.3.
4. L'article 12.01, chiffre 2, contient la liste exhaustive des données qui doivent être annoncées par voie électronique.
 - Le chiffre 2, lettre b), est modifié. La référence au numéro officiel est supprimée, étant donné que tous les bâtiments disposent entre-temps d'un numéro européen unique d'identification des bateaux et que, par conséquent, toute référence au numéro officiel est devenue obsolète (voir résolution 2018-II-11). L'abréviation du numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) a été rajouté afin de garantir la bonne compréhension du chiffre 2, lettre b), et conformément à l'article 2.18 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). De plus, l'ensemble du RPNR est également harmonisé et modernisé, afin d'inclure la mention de l'abréviation du numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). En l'espèce, l'abréviation ENI est rajoutée entre parenthèses aux articles suivants du RPNR :
 - L'article 1.10bis, chiffre 1, première phrase,
 - L'article 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, en parallèle, les versions linguistiques française et allemande de l'article 12.01, chiffre 3, première phrase, sont alignées sur la rédaction néerlandaise,
 - L'article 2.05, chiffre 1,
 - L'article 12.01, chiffre 2, lettre b).
 - Le chiffre 2, lettre c), est modifié. En effet, la refonte de l'article 12.01 a pour conséquence que l'annonce électronique devient la règle et doit être transmise conformément au message ERINOT tel que défini dans le standard ERI 1.3. Toutefois, si l'annonce est effectuée par radiotéléphonie, le conducteur doit indiquer la catégorie du bâtiment ou du convoi selon l'annexe 12. La référence à l'annexe 12 est donc conservée et indiquée au nouveau chiffre 5.

- Le chiffre 2, lettre k), est modifié, afin d'indiquer le nombre de passagers et le nombre de membres du personnel à bord. Cette indication serait utile en cas d'incident et serait susceptible de faciliter la recherche de passagers par les services de secours, puisque les membres de l'équipage ou du personnel de bord sont susceptibles d'exercer la fonction de porteur d'appareil respiratoire ou de secouriste pendant l'incident.
- 5. L'article 12.01, chiffre 3, reprend à droit constant les prescriptions contenues initialement dans le chiffre 8 qui concernent le champ d'application territorial de l'obligation d'annonce par voie électronique.
- 6. L'article 12.01, chiffre 4, reprend à droit constant les prescriptions initialement contenues dans le chiffre 6 concernant l'interruption du voyage, ladite interruption devant être annoncée par voie électronique.
- 7. L'article 12.01, chiffre 5, reprend les prescriptions concernant les annonces de suivi. Pour rappel, le chiffre 4 dans la version en vigueur du RPNR est supprimé, étant donné que son contenu est intégré au chiffre 1. La dérogation visée à l'actuel chiffre 4, lettre b), n'existera plus, étant donné qu'à compter du 1^{er} décembre 2021 tous les bâtiments soumis à l'obligation d'annonce devront s'annoncer par voie électronique. Le chiffre 5 dispose que le conducteur annonce par radiotéléphonie seulement les données mentionnées au chiffre 2, lettres a), le nom du bateau et c) la catégorie du bâtiment ou du convoi selon l'annexe 12, dans la mesure où l'annonce de la lettre b), en l'espèce du numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ne correspond pas à la pratique. Le conducteur annonce le nom du bateau et la catégorie du bâtiment mais pas l'ENI.
- 8. L'article 12.01, chiffre 6, reprend à droit constant les prescriptions précisant les procédures d'annonces contenues initialement dans le chiffre 3. Par analogie à d'autres prescriptions n'est autorisée dans la première phrase que l'annonce « par voie électronique ».
- 9. L'article 12.01, chiffre 7, reprend à droit constant les prescriptions contenues initialement dans le chiffre 7 concernant le changement de données au cours du voyage. Par analogie à d'autres prescriptions n'est autorisée dans la première phrase que l'annonce « par voie électronique ». Afin d'améliorer la qualité rédactionnelle du chiffre 7, la 1^{ère} et 2^e phrase du chiffre 7 ont été fusionnées.
- 10. L'article 12.01, chiffre 8, contient une nouvelle prescription selon laquelle le conducteur doit annoncer la fin du voyage par voie électronique. Cela permet de clôturer administrativement le voyage dans le système de gestion du trafic.
- 11. L'article 12.01, chiffre 9, reprend les prescriptions contenues initialement dans le chiffre 10 en lien avec les compétences de l'autorité compétente. En outre est prévue la possibilité d'accorder une dérogation à l'obligation d'annonce pour les transports spéciaux.
- 12. 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

Les amendements figurant en annexe ont plusieurs objectifs :

- Le premier objectif de ces amendements est de procéder aux adaptations réglementaires nécessaires dans la perspective de l'extension déjà décidée de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1^{er} décembre 2021.
- Un autre objectif est d'apporter quelques clarifications rédactionnelles afin d'assurer l'intelligibilité et l'accessibilité de la nouvelle réglementation. La refonte de l'article 12.01 du RPNR permet aussi de simplifier et de moderniser la rédaction. Le RPNR en sera plus lisible et intelligible, ce qui renforce sa sécurité juridique.

Éventuelles alternatives aux amendements envisagés

Ne pas modifier le RPNR et maintenir en vigueur la version actuelle de l'article 12.01 du RPNR n'est pas une alternative possible. Avec l'adoption de la résolution 2019-II-19, la CCNR a déjà décidé d'étendre l'obligation d'annonce électronique à tous les bâtiments visés à l'article 12.01, chiffre 1, du RPNR et a informé la profession de la date retenue, à savoir le 1^{er} décembre 2021.

Il serait certes possible de renoncer aux clarifications rédactionnelles, mais cela affaiblirait la sécurité juridique, la lisibilité et l'accessibilité de la réglementation rhénane.

Conséquences de ces amendements

Ces amendements entraînent des coûts limités pour la profession, puisque le logiciel nécessaire est disponible gratuitement. En outre, il est probable que les bâtiments visés par l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique disposent déjà du matériel nécessaire, à savoir d'un ordinateur standard.

Le recours aux annonces électroniques contribue à une réduction significative des charges administratives, l'utilisation de la radiotéléphonie s'en trouvant fortement réduite. En outre, les autorités compétentes n'ont plus besoin de saisir manuellement les données actuellement communiquées par voie radiotéléphonique.

La transmission des données par voie électronique contribue également à leur exhaustivité et exactitude. Cela devrait faciliter l'utilisation des données générées par les annonces électroniques à des fins de logistiques et de statistiques. Enfin, ces données participent à l'amélioration de la gestion du trafic et de la sécurité de la navigation rhénane.

Conséquences d'un rejet de ces amendements

Un rejet de ces modifications du RPNR serait contraire à la décision déjà prise par la CCNR d'étendre l'obligation d'annonces par voie électronique à compter du 1^{er} décembre 2021.

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

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police

rappelant sa résolution 2019-II-19 par laquelle elle a décidé d'étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à tous les bâtiments visés à l'article 12.01 du RPNR à compter du 1^{er} décembre 2021,

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 12

1. *L'article 1.10bis, chiffre 1, première phrase, est rédigé comme suit :*

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

NUMERO EUROPEEN UNIQUE D'IDENTIFICATION DES BATEAUX : - R
CERTIFICAT DE VISITE

- NUMERO :

- COMMISSION DE VISITE :

- VALABLE JUSQU'AU :

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

2. *L'article 2.01 est modifié comme suit :*

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

« c) son numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) sera apposé dans les conditions prescrites à la lettre a) ci-dessus. »

b) *Le chiffre 3, premier paragraphe, est rédigé comme suit :*

« 3. Les marques d'identification mentionnées aux chiffres 1 et 2 seront apposées en caractères latins et chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) et d'au moins 15 cm pour les autres marques. »

3. *L'article 2.05, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

« 1. Les ancres des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification. Celles-ci doivent comprendre au moins le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). »

4. L'article 12.01 est rédigé comme suit :

« Article 12.01

Obligation d'annonce

1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 3, s'annoncer par voie électronique conformément au message ERINOT tel que défini dans le standard ERI 1.3 :
 - a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
 - b) bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ;
 - c) bâtiments transportant des conteneurs ;
 - d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
 - e) bateaux à cabines ;
 - f) navires de mer ;
 - g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
 - h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.
2. Dans le cadre de l'annonce visée au chiffre 1 doivent être indiqués :
 - a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - b) numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon le message mentionné au chiffre 1 ;
 - d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
 - f) présence à bord d'un système de GNL ;
 - g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
 - aa) numéro ONU ou numéro de la marchandise dangereuse,
 - bb) désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse,
 - cc) classe, code de classification et le cas échéant groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
 - dd) quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
 - ee) nombre de feux bleus / de cônes bleus ;
 - h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : nature et quantité de cette cargaison ;

- i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;
 - j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;
 - k) nombre total de personnes à bord et, le cas échéant, le nombre de passagers ;
 - l) position, sens de navigation ;
 - m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
 - n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
 - o) port de chargement ;
 - p) port de déchargement.
3. L'obligation d'annonce visée au chiffre 1 est applicable sur les secteurs suivants, signalés par le panneau B.11 et par un panneau supplémentaire « obligation d'annonce » :
- a) de Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Gorinchem (p.k. 952,50) et
 - b) de Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20).
4. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur l'un des secteurs visés au chiffre 3 durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption par voie électronique.
5. Lors du passage aux écluses et aux points d'annonce signalés par le panneau B.11, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique sur la voie indiquée les données visées au chiffre 2, lettres a), et c). Par dérogation au chiffre 2, lettre c), le conducteur doit indiquer la catégorie du bâtiment ou du convoi selon l'annexe 12.
6. Les données indiquées au chiffre 2, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, par voie électronique.
- Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique sur la voie indiquée lorsque son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et lorsqu'il le quitte à nouveau.
7. Lorsque les données visées au chiffre 2 changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement par voie électronique.
8. Lorsque le voyage est terminé, le conducteur doit annoncer cela dans les plus brefs délais par voie électronique.
- 9 L'autorité compétente peut :
- déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que pour les bateaux d'excursions journalières.
 - accorder, lors de la délivrance d'une autorisation spéciale pour les transports spéciaux au sens de l'article 1.21, une dérogation à l'obligation d'annonce visée au chiffre 1. »

PROTOCOLE 13

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Réduction des cas de noyade (Articles 1.08, 7.01)

1. Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) comporte une exigence générale selon laquelle les bâtiments doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Dans sa teneur actuelle, il comporte en outre des prescriptions relatives au port de gilets de sauvetage, à l'utilisation de garde-corps escamotables ou pouvant être retirés et à la sûreté des voies d'accès aux bâtiments, en tant que prescriptions de caractère temporaire
2. Les prescriptions de caractère temporaire ont été introduites par la résolution 2011-I-12, en même temps que des prescriptions de caractère temporaire pour l'introduction dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin des prescriptions techniques applicables aux équipements concernés. Entre temps, les prescriptions techniques ont été incorporées au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Dans le RPNR, le renvoi à ces prescriptions a par conséquent été adapté par la résolution 2017-II-19. Si les prescriptions techniques relatives à ces équipements ne font l'objet d'aucune limitation de durée, les prescriptions du RPNR relatives au port de gilets de sauvetage, à la mise en place d'éventuels garde-corps pouvant être abaissés ou retirés et à la sécurisation des accès aux bâtiments sont des prescriptions de caractère temporaire. En l'absence de motifs s'y opposant, les prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin devraient également être converties en prescriptions définitives.
3. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux Lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté dans la résolution 2011-I-12.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de garantir des postes de travail sûrs aux équipages des bateaux de la navigation intérieure et de réduire le nombre des cas de noyade en navigation rhénane,

se référant à ses résolutions 2011-I-12 et 2017-II-19, au terme d'une phase d'introduction par le biais de prescriptions de caractère temporaire,

constatant que les prescriptions entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2011 sous la forme de prescriptions de caractère temporaire ont fait leurs preuves,

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

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

Annexe

Annexe au protocole 13

1. A l'article 1.08, les chiffres 5 et 6 sont ajoutés comme suit :

« 5. Si les garde-corps exigés à l'article 14.02, chiffre 4, de l'ES-TRIN sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés ou retirés partiellement que lorsque le bâtiment est en stationnement et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes :

- a) pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet,
- b) lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action,
- c) lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards,
- d) lorsque les bâtiments sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute,
- e) lorsque les bâtiments sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bâtiments, s'il n'existe aucun danger de chute, ou
- f) lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

Lorsque les situations d'exploitation visées à la 1ère phrase ne sont plus présentes, les garde-corps doivent immédiatement être refermés ou remis en place.

6. Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter les gilets de sauvetage visés à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN

- a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau,
- b) lors du séjour dans le canot de service,
- c) lors de travaux hors bord, ou
- d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 90 cm ou si les garde-corps visés au chiffre 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

Les travaux hors bord doivent uniquement être effectués lorsque les bateaux sont en stationnement et uniquement si le trafic environnant n'est pas susceptible de constituer un danger. »

2. A l'article 7.01, le chiffre 5 est ajouté comme suit :

« 5. L'embarquement et le débarquement ne doivent être effectués qu'en empruntant des voies d'accès sûres. En présence d'installations terrestres appropriées, l'utilisation d'autres installations n'est pas admise.

En présence d'un espace entre le bâtiment et la terre, les passerelles visées à l'article 13.02, chiffre 3, lettre d), de l'ES-TRIN doivent être mises en place et fixées de manière sûre ; leur garde-corps doit être mis en place.

Si le canot de service est utilisé pour l'accès et si une différence de hauteur doit être franchie entre le canot de service et le pont, un dispositif de montée approprié doit être utilisé. »

PROTOCOLE 14

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Article 4.07)

Résolution

La Commission Centrale, conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin, proroge les prescriptions de caractère temporaire suivantes :

Article 4.07, chiffre 3, 2^{ème} phrase - AIS Intérieur et ECDIS Intérieur
(adoptée par la résolution 2014-I-12, renouvelé en dernier lieu par résolution 2017-I-9).

Les prescriptions seront en vigueur du 1^{er} décembre 2020 au 30 novembre 2023.

PROTOCOLE 15

Prescriptions techniques des bateaux

Pas de résolution.

PROTOCOLE 16

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 17

Nouvelle construction d'un quai pour l'accueil de bateaux porte-conteneurs à Village-Neuf, p.k. 172,600 - 173,000

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 du projet de nouvelle construction d'un quai pour l'accueil de bateaux porte-conteneurs à Village-Neuf, p.k. 172,600 - 173,000 sur la rive gauche.

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

Annexe

**Nouvelle construction d'un quai pour l'accueil de bateaux porte-conteneurs
à Village-Neuf, p.k. 172,600 - 173,000**

Contexte

La Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, exploitant du port de Huningue situé entre les p.k. 170,550 et 173,000, prévoit l'aménagement d'un quai fluvial implanté dans le Rhin au p.k. 172,600. Ce quai de 400 mètres de long sera situé dans l'alignement du poste d'accostage existant mis en place en 1993 et sera destiné à accueillir des bateaux porte-conteneurs.

Liste de contrôle

1. Type d'ouvrage

Quai en palplanches de 400 mètres de longueur, réalisé à 25 mètres de la berge rive gauche.

Le quai pourra être utilisé la nuit pour permettre librement le stationnement de bateaux en dehors des horaires d'utilisation par le terminal portuaire.

2. Localité / Ville la plus proche : Village-Neuf (68)

3. P.k. du Rhin : 172,600 à 173,000

4. Type de travaux

Battage de palplanches et remblaiement pour l'aménagement d'un quai droit de 400 mètres de longueur, pour l'accueil et le traitement de bateaux porte-conteneurs.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables : environ 290 mètres au p.k. 172,000

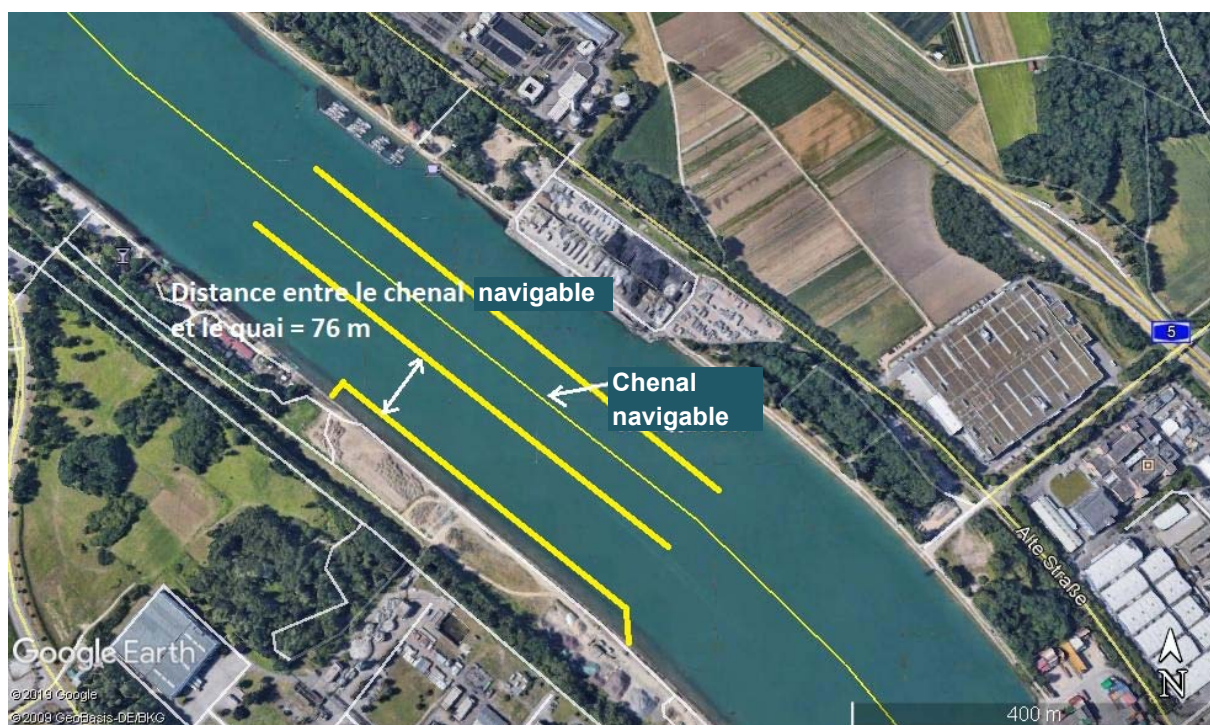
6. Largeur du chenal navigable : 88 mètres au p.k. 172,000

7. Principales dimensions et caractéristiques du poste d'accostage

Le quai sera fixe et situé à 25 mètres de la berge. Cette distance est nécessaire pour atteindre le mouillage minimum pour l'amarrage des bateaux, en raison de la faible pente du lit du Rhin. Les autres postes d'accostages de la zone portuaire de Village Neuf sont également implantés à cette distance de la berge.

Ce poste de stationnement permettra de stationner 2 bateaux à couple (cf profil Annexe II).

8. Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables



La distance entre le chenal navigable et le quai libre est de **76 mètres**.

Lorsqu'un bateau est stationné, le calcul de la distance entre l'extérieur du bâtiment et le chenal navigable donne le résultat suivant :

76 m (distance chenal navigable/quai) – 11,4 m (largeur du bateau le plus large) – 1 m (défense) = **63,6 m**

Dans le cas où deux bateaux sont stationnés à couple, la distance est ramenée à :

63,6 m – (11,4+1) = **51,2 m**.

Il ne sera pas nécessaire d'imposer une restriction de vitesse dans le chenal navigable lors des opérations de manutention à quai, la distance entre les bateaux amarrés et le chenal navigable étant suffisante.

9. Distance de l'ouvrage le plus proche (vers l'amont / l'aval)

Il s'agit de l'apponement de la plateforme de chargement/déchargement de vrac, réalisée récemment et située à 150 m en amont du site.

B. Gabarit de la voie d'eau dans la zone de l'ouvrage au plus haut niveau d'eau théorique

10. Forme de l'ouvrage surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée)

Il n'y a aucun surplomb du chenal navigable.

Le poste à quai est rectiligne et mesurera 400 mètres. Il est calé à la cote 246,45 NGF Normal.

11. **Point le plus bas de l'ouvrage dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique) :** hors chenal navigable
12. **Point le plus élevé de l'ouvrage dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique) :** hors chenal navigable
13. **PHEN (m, système de référence altimétrique) :** sans objet
14. **Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN] :** sans objet
15. **Largeur de la passe en période de [PHEN] avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m) :** sans objet
16. **Recouvrement des câbles, de tuyauteries ou d'ouvrages dans le fond du lit du fleuve :** sans objet

C. Prise en compte de la navigation au radar

17. **Appréciation par des experts/ autorités /instituts**
Compte tenu de sa position et de sa nature, cette installation ne générera pas d'incidence pour la navigation au radar.
18. **Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos :** sans objet
19. **Configuration prévue de l'ouvrage :** cf coupes
20. **Matériau de construction prévu :** le quai sera réalisé en palplanches. Il sera surmonté d'une poutre de couronnement en béton et d'un terre-plein en enrobé.

D. Informations relatives au déroulement des travaux

21. Description du déroulement des travaux

Les travaux seront réalisés depuis la berge, ou avec moyens nautiques sans incidence sur la navigation, hormis mesures de vigilance usuelles. Le détail dépendra des méthodes proposées par les entreprises lors de l'appel d'offres.

22. Période de réalisation

Le démarrage des travaux est souhaité à la fin de l'automne ou au début de l'hiver 2020, pour une durée estimée à 3 mois.

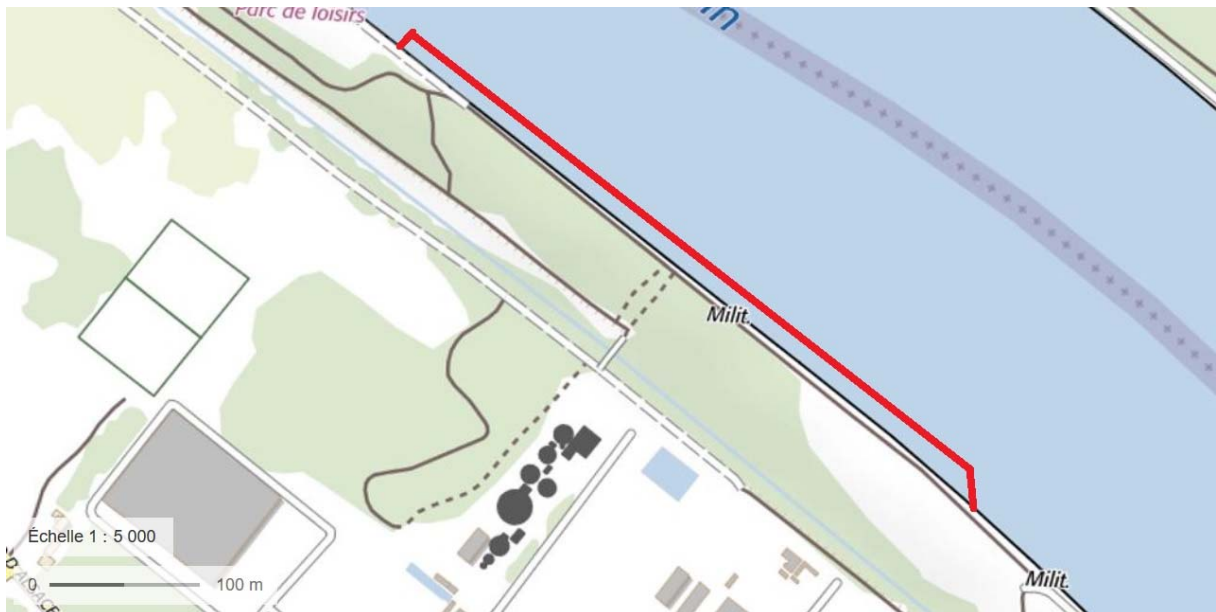
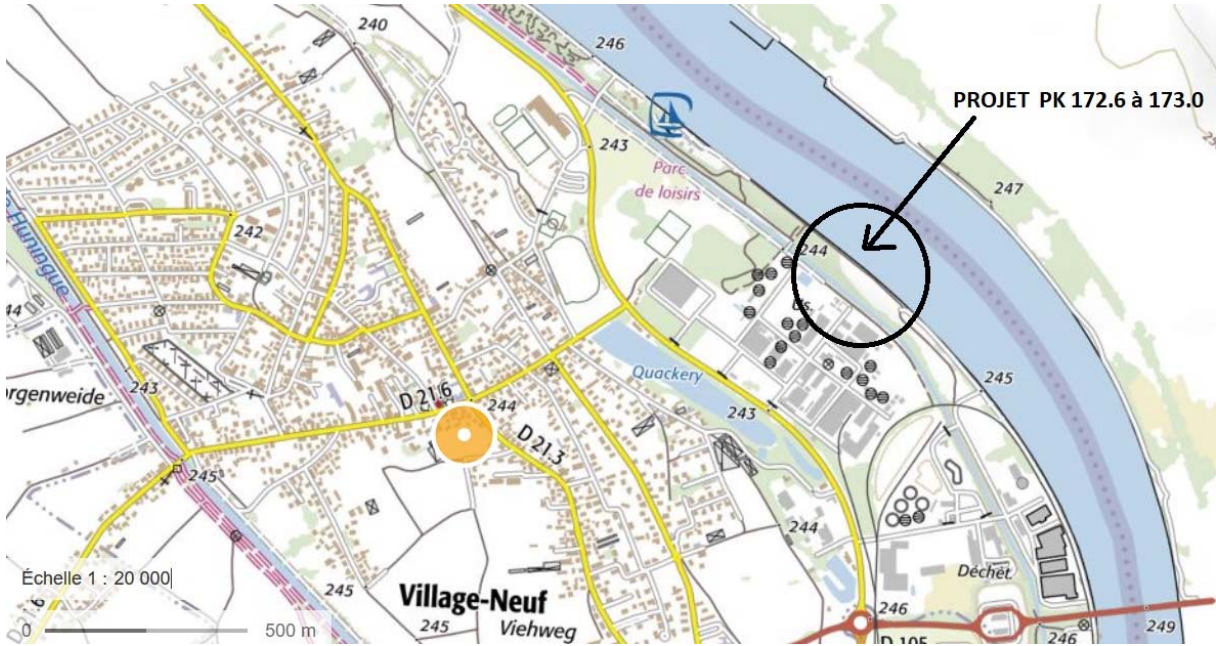
Cette période est propice à la réalisation des travaux, d'après l'étude d'impact environnementale.

23. Restriction de la navigation et durée de la restriction : réduire la vitesse et éviter les remous pendant le chantier

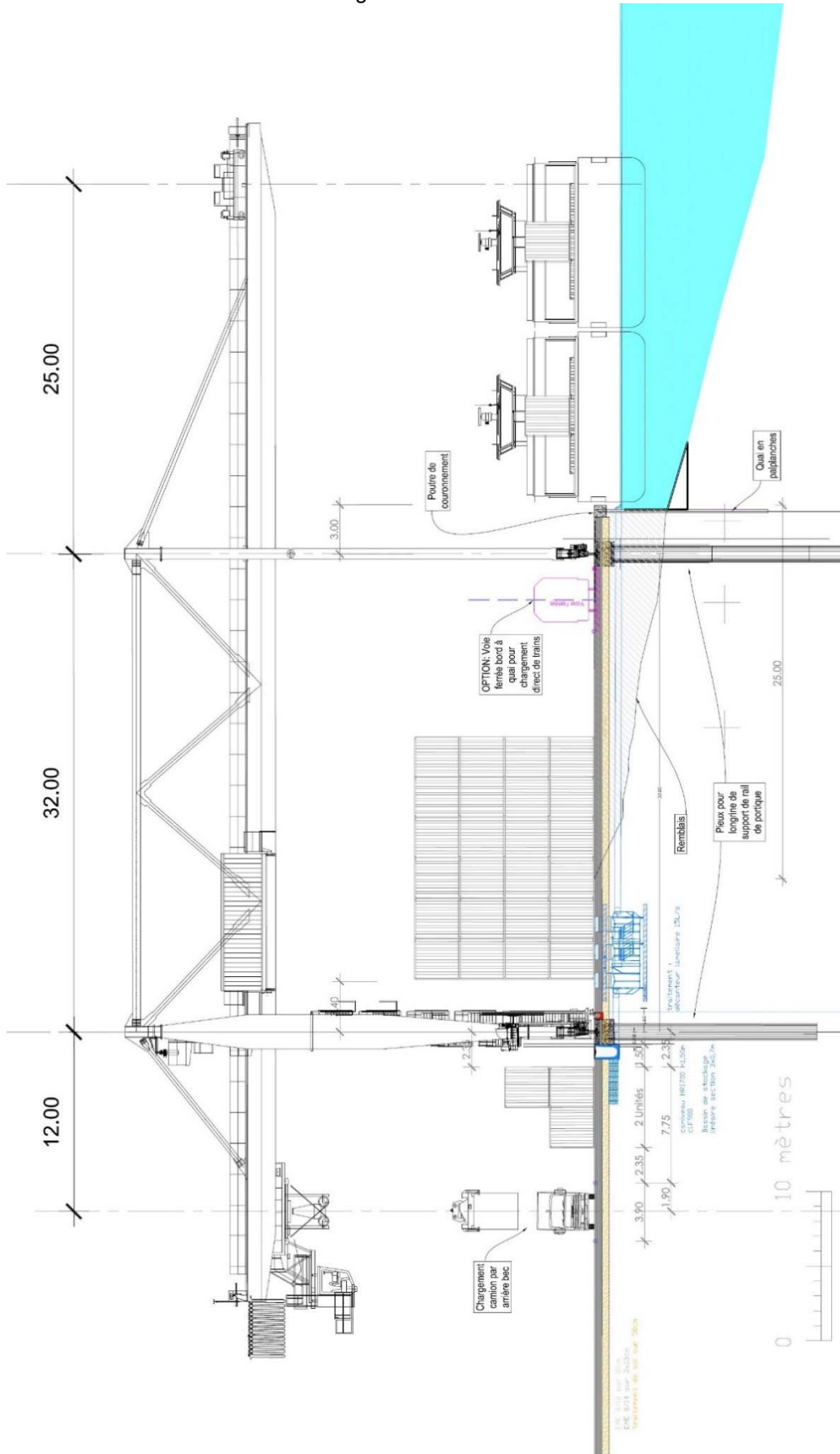
24. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles) : pas d'arrêt de navigation

E. Plans (format max. DIN A3, PDF)

Annexe I : Plan de situation du futur quai : M: 1 – 20000, M: 1 – 5000 u.



Annexe II Profil en travers de l'aménagement.



PROTOCOLE 18

Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2019 (2019-I-12)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,
- 1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE,
- 1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, et par là même des critères employés pour l'appréciation de la situation du plan d'eau en aval de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur mentionné,

prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement et notamment des faits suivants :

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition en aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.

Annexe

**Vérification de la hauteur d'eau fixée par la Convention pour Iffezheim,
en vue de la présentation à la CCNR
Année 2019**

L'année 2019 a été une année très stable sur le plan hydrologique. Quelques événements mineurs, qui n'ont jamais entraîné de niveaux d'eau nécessitant une interruption de la navigation, ont eu lieu en 2019. De mai à la mi-juillet, la fonte des neiges alpines a provoqué une élévation du niveau de l'eau bien supérieure à la moyenne, avec un maximum à la mi-juin d'environ 400 cm à l'échelle d'Iffezheim. Aucune période d'étiage prononcée comparable à celle de 2018 n'a été observée. Même pendant les mois habituellement secs d'août à octobre/novembre, les niveaux d'eau ne sont jamais passés sous le niveau d'eau contractuel de NHN + 111,058 m (HS170), ce qui correspond à une hauteur d'eau de 104 cm à l'échelle d'Iffezheim, par rapport à la valeur zéro de l'échelle.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2019 :

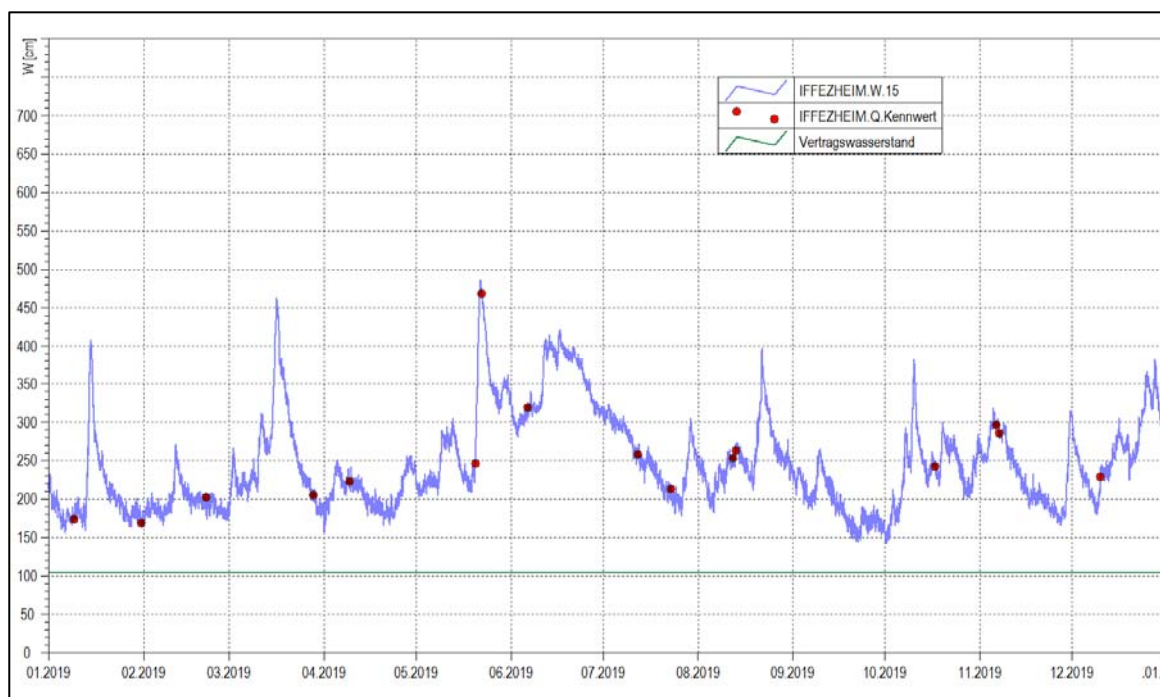
NNW_{KJ2019} = 142 cm le 01.10.2019 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

NNW_{KJ2019} = 152 cm le 01.10.2019 (plus faible valeur moyenne journalière)

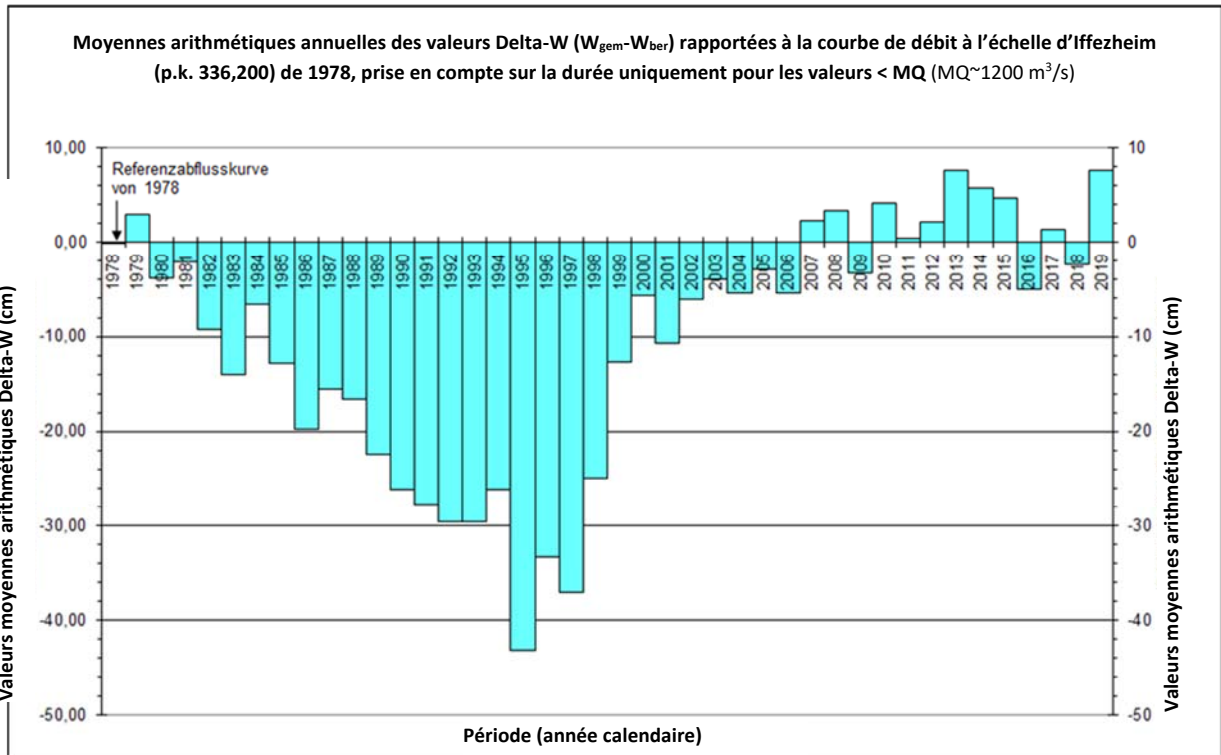
MW_{KJ2019} = 246 cm (à titre de comparaison MW_{2010/2019} (AJ) 241 = cm)

HHW_{KJ2019} = 486 cm le 22.05.2019 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré)

Le débit cumulé en 2019 a atteint environ 41 milliards de m³.



16 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,2) en 2019. Les résultats étaient compris entre 741 et 2560 m³/s. Les relevés ont été effectués entre le 09.01. et le 10.12.2019 (voir le graphique ci-dessus).



Tous les mesurages de débit < 1200 m³/s (< env. 250 cm à l'échelle) ont été effectués au cours des mois de janvier à mai ainsi qu'au cours des mois de juillet, octobre et décembre.

La moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ($W_{gem} - W_{ber}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est supérieure à la valeur de 1978, avec environ **+7,6 cm** pour l'année 2019.

PROTOCOLE 19

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2019-I-13)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 2016-II-17, relative à la Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, par laquelle a été convenu que sera adoptée une résolution annuelle relative au relevé d'acte de la CCNR concernant des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin,
- 2012-I-13, relative aux Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin, par laquelle a été convenu que le chenal navigable doit être exempt de tout obstacle susceptible d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation,

prend acte, après information par le Président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, des mesures d'aménagement prévues pour améliorer les conditions de navigation,

se félicite de la poursuite de mesures visant à améliorer les conditions de navigation,

constate que les mesures

- visent à améliorer le bon ordre et la sécurité ainsi que le développement durable de la navigation intérieure,
- n'affecteront pas notablement la navigation au cours de leur mise en œuvre.

Annexe

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin français
en 2019 – 2020**

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Opérations de dragages à l'écluse de Gamsheim	306,50 – 312,00	<p>Dragages de sédiments en vue de rétablir le mouillage dans le chenal navigable, ainsi que l'accès aux garages amont et aval des écluses de Gamsheim.</p> <p>Les mesures bathymétriques ont mis en évidence une accumulation de sédiments, de l'ordre de 110 000 m³ aux abords amont (70 000 m³) et aval (40 000 m³) des ouvrages de Gamsheim, qui est susceptible d'engager le mouillage garanti dans ce secteur.</p> <p>Le démarrage des travaux est prévu en octobre 2020, pour une durée de quatre mois, sous réserve des conditions hydrologiques (cf. crue) et d'expertises en cours, relatives à la détection d'espèces protégées de bivalves.</p>	<p>Les opérations de dragage s'effectueront sans autre impact sur la navigation qu'une réduction locale de vitesse. En particulier, aucun alternat n'est prévu à ce stade.</p>

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand
en 2019 - 2020**

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,00 – 338,00	Réalisation en cours Alimentation en débit solide / gravier en fonction du débit du Rhin. Le volume déversé en 2019 était de 120 301 m ³ Le volume qui sera déversé en 2020 est estimé à 185 000 m ³ .	Aucune
2	Stabilisation du fond en aval d'Iffezheim	336,00 – 352,00	Réalisation en cours Objectif : empêcher la poursuite de l'érosion du fond, stabilisation du fond. Au cours de l'année 2019 ont été déversés 0 m ³ de matériaux de comblement Il est prévu de déverser durant l'année 2020 environ 260 m ³ de matériaux pour la stabilisation du fond.	Aucune
3	Construction d'une aire de stationnement à Mannheim	430,07 – 430,63	Début : mai 2020 Fin : décembre 2020 Aire de stationnement avec ducs d'Albe et emplacement pour la dépose d'automobiles	Évitement de l'effet de suction et des remous
4	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Retenue des débits solides Mainz-Weisenau	494,30 – 494,46	31 ^{ème} dragage Début : 2020 Fin : 2021 Volume dragué : 30 000 m ³ Rétablissement du gabarit normal	Aucune
5	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Alimentation en débit solide Walleisheim	593,00 – 596,40	11 ^{ème} alimentation en débit solide Début : mars 2020 Fin : août 2020 Volume déversé : 30 000 m ³ Le déversement vise à soutenir le plan d'eau par rapport à l'échelle de Coblenze	Aucune
6	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur moyen » Étape 4	527,70 – 527,95	Début : mi-2019 Fin : décembre 2021 Gestion du débit solide Déversement sur trois sites en 2019 et sur deux sites en 2020	Aucune

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
7	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur bas » Étape 3	730,00 – 734,00 747,00 – 753,00 763,50 – 769,00	Début : mi-2020 Fin : décembre 2022 Gestion du débit solide Déversement sur trois sites	Aucune
8	Régulation du secteur Obermörmtter Rees	809,50 – 813,50 838,50 – 847,00 850,00 – 851,50	Début : mi-2019 Fin : décembre 2020 Remise en état de têtes d'épis, suppression de haut-fond et colmatage de creux	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais
en 2019 – 2020**

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures prises sur le Waal				
1	Garantie d'une profondeur de chenal navigable de 2,80 m à l'EE	857,00 – 924,00	Mesure à long terme, projet permanent	Entraves dues à des travaux de dragage
2	Construction nouvelle d'un port de stationnement nocturne près de Lobith	860,00 - 863,00	Toutes les décisions de projet nécessaires ont été prises. 1 ^{ère} phase <u>achevée</u> : adaptation du port Tuindorp, modernisation d'environ 20 postes de stationnement. 2 ^{ème} phase : nouvelle construction port Spijk pour environ 50 postes de stationnement. L'autorisation judiciaire a entre-temps été obtenue ; la réalisation débutera cette année.	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Projet frontière Spijk	862,00 – 864,30	Complètement terminé en 2019.	
4	Abaissement des épis avec réalisation de barrages longitudinaux p.k. 911-922	911,00 – 922,00	L'abaissement des épis et la mise en place de barrages longitudinaux sur le Waal ont été réalisés. Les effets du projet pilote sont surveillés et évalués. Les travaux concernant le canal de Pannerden ne commenceront pas pour le moment.	Quelques entraves durant les travaux
5	Amélioration de l'entrée dans le port de Haaften	936,00	Les travaux effectués à l'entrée sont terminés. Les bittes d'amarrage supplémentaires font l'objet d'une procédure judiciaire, qui peut à nouveau conduire à leur retrait. Cette procédure est toujours en cours.	
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				
6	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, d'Amerongen et de Hagestein	891,50; 922,30; 946,90	La rénovation des écluses et barrages d'Amerongen et de Hagestein a été achevée. La rénovation de l'ensemble de Driel est en cours de réalisation.	Quelques entraves durant les travaux

PROTOCOLE 20

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 20

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
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

*) 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-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		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-11	Amendements définitifs au RPNR – Marques d'identification des bâtiments (Articles 1.10, chiffre 2, al 3 ; 2.01, chiffre 1, lettres c) et d) ainsi que chiffre 3 ; 2.05 et annexe 10)	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-12	Amendement définitif au RPNR -- Installations de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar - (Article 4.06, chiffres 1 et 4)	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-13	Amendement définitif au RPNR – Désignation technique (Article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb))	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-14	Amendements définitifs au RPNR - (Annexe 7, Signaux de la voie navigable, panneau E3, E.4a et E.4b)	M	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-17	Amendement définitif au RPNR – AIS Intérieur (Article 4.07, chiffre 2, lettre b))	M	1.7.2019	6.6.2019	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			
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			
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			

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

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

RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
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	**)
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

**) Sans objet

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

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION n° 1/2020 du 27 mars 2020

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

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres

AQUA CRYSTAL

En application de l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, le bateau à passagers Aqua Crystal portant le numéro de construction 537804 est autorisé, aux conditions suivantes, à utiliser un matériau synthétique renforcé par des fibres en remplacement de l'acier pour la construction de l'intégralité du bateau :

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (20) 10.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

**RECOMMANDATION n° 2/2020
du 27 mars 2020**

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

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres

AQUA EMERALD

En application de l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, le bateau à passagers Aqua Emerald portant le numéro de construction 537803 est autorisé, aux conditions suivantes, à utiliser un matériau synthétique renforcé par des fibres en remplacement de l'acier pour la construction de l'intégralité du bateau :

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (20) 11.)

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

RECOMMANDATION n° 3/2020
du 27 mars 2020

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

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres

AQUA JADE

En application de l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, le bateau à passagers Aqua Jade portant le numéro de construction 537802 est autorisé, aux conditions suivantes, à utiliser un matériau synthétique renforcé par des fibres en remplacement de l'acier pour la construction de l'intégralité du bateau :

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (20) 12.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

**RECOMMANDATION n° 4/2020
du 27 mars 2020**

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

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres

AQUA PEARL

En application de l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, le bateau à passagers Aqua Pearl portant le numéro de construction 537807 est autorisé, aux conditions suivantes, à utiliser un matériau synthétique renforcé par des fibres en remplacement de l'acier pour la construction de l'intégralité du bateau :

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (20) 13.)

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

Appendice 4 à l'instruction de service n° 2

Autorités compétentes pour la délivrance et l'extension des patentes du Rhin
(article 7.14, chiffre 3)

...

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het afgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155	Großes, Kleines, Sport- und Behördenpatent

...

Appendice 1 à l'instruction de service n° 3

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

...

Staat Etat Land	Behörden Autorités Autoriteiten
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0) 228/42968-1155

...

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	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	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	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
WSA Rhein	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	Standort Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg	Tel. 0761/2718-0

Allemagne	Adresses		+49
		wsa-oberrhein@wsv.bund.de	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 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
WSA Neckar	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	Obernauer 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	Standort Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
	Standort Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-donau-mdk@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	Standort Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
	Standort Hannover Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik	Waterlooplatz 9 30169 Hannover	
	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
	Standort Hann.-	Kasseler Str. 5 34346 Hann.-Münden	Tel. 05541/9520

Allemagne	Adresses		+49
WSA Weser	Münden	wsa-weser@wsv.bund.de	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 Schiffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
WSA Spree-Havel	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
WSA Oder-Havel	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171 oder 276172

...

5.2 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 : Janvier 2020**

...

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

...

NaviSea Marine Services
Snoek 25
NL-3344 JE Hendrik Ido Ambacht
Scellé n° M64

...

PROTOCOLE 21

Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2019

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2019.

Annexe

Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2019

I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2019

PRÉSIDENTE ET VICE-PRÉSIDENTE

M. WEHRMANN, directeur du sous-département navigation au sein du Ministère allemand des transports et des infrastructures numériques, chef de la délégation allemande auprès de la CCNR, assume les fonctions de **président** de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2018.



M. LECHAT, directeur-adjoint, direction des pays limitrophes au sein du Service Public Fédéral belge – Affaires étrangères, chef de la délégation belge auprès de la CCNR, assume les fonctions de **vice-président** de la CCNR du 1^{er} janvier 2018 au mois d'août 2019.



M. TILEMANS, coordinateur belge pour l'Union Benelux, secrétaire pour la Belgique de la Commission administrative belgo-luxembourgeoise au sein du Service Public Fédéral - Affaires étrangères, chef de la délégation belge auprès de la CCNR, assume les fonctions de **vice-président** de la CCNR depuis le 17 septembre 2019, en remplacement de M. Lechat, appelé à d'autres fonctions.



DELEGATIONS

M. WITSCHI, directeur de l'Office suisse de la navigation maritime au sein du Ministère fédéral des affaires étrangères de la Confédération helvétique (Suisse), a été nommé commissaire de la Suisse auprès de la CCNR et chef de délégation à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de M. DÜRLER, lequel a pris sa retraite.

M. MARTIN, juriste, chef-adjoint de l'Office suisse de la navigation maritime au sein du Ministère fédéral des affaires étrangères de la Confédération helvétique (Suisse), a été nommé commissaire-suppléant de la Suisse auprès de la CCNR à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de M. SUTER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

Mme ETTER, cheffe de la section navigation au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Office fédéral des transports (OFT), Division sécurité, a été nommée commissaire de la Suisse auprès de la CCNR à compter du 1^{er} juillet, en remplacement de M. BÜHLER, lequel a pris sa retraite.

M. HÄUSLER, VLR I (Vortragender Legationsrat Erster Klasse) au Ministère allemand des affaires étrangères, a quitté son poste de commissaire-suppléant d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 31 décembre.

En conséquence de quoi, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2019 :

ALLEMAGNE

Commissaires :	MM.	WEHRMANN HEINZ HÖNEMANN	<i>président</i>
Commissaire-suppléant :	Mme M.	SCHÄFER KLICHE	

BELGIQUE

Commissaires :	M. Mme M. M.	TILEMANS HOET LEDENT VAN DEN BORRE	<i>vice-président</i>
Commissaires-suppléants :	Mme M.	COENEN DE SPIEGELEER	

FRANCE

Commissaires :	M. Mme M. Mme	ALABRUNE PEIGNEY-COUDERC LEANDRI MASSON	
Commissaires-suppléants :	MM.	ORTOLLAND PIET	

PAYS-BAS

Commissaires :	Mme MM.	GIJSBERS TEN BROEKE POST VAN DOORN	
Commissaires-suppléants :	Mme M.	LUIJTEN MENSINK	

SUISSE

Commissaires :	M. Mme MM.	WITSCHI ETTER HADORN KRATZENBERG	
Commissaires-suppléants :	Mme M.	MUNGENAST MARTIN	

Le Secrétariat était, à la même date, dirigé comme suit :

Secrétaire Général :	M.	GEORGES
Secrétaire Générale Adjointe :	Mme	MOOSBRUGGER
Ingénieur en Chef :	M.	PAULI

II) ACTIVITÉS DE LA COMMISSION CENTRALE

1) Réunions des organes de la CCNR : sessions plénières, réunions des comités et groupes de travail, conférence consultative et réunions de partenariat

a) Sessions plénières

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE DE PRINTEMPS

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire de printemps, le 29 mai à Strasbourg, sous la présidence de M. WEHRMANN, avec la représentation suivante :

- pour la Commission européenne, M. VAN HONACKER,
- pour la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, Mme SCHULTE-WÜLWER-LEIDIG,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER.

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne, le 4 décembre à Strasbourg, sous la présidence de M. WEHRMANN, avec la représentation suivante :

- pour la Commission du Danube, M. SEITZ,
- pour la Commission Européenne, Mme ROSCA,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER.

b) Comités et groupes de travail de la CCNR

Les comités et groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

COMITÉS

le Comité du Budget, sous la présidence de M. WEHRMANN, les 28 mai et 3 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, les 16 mai (M. Lechat étant empêché) et 29 octobre (M. Tilemans étant empêché) à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. WEHRMANN, les 20 mars, 28 mai, 9 octobre et 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité Économique, sous la présidence de M. VAN DEN BORRE, les 19 mars, 28 mai, 8 octobre et 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de Mme PEIGNEY-COUDERC, les 20 mars et 9 octobre à Strasbourg ;

réunion commune du Comité Économique, du Comité du Droit fluvial et du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement sur l'exonération fiscale des carburants alternatifs comme levier pour améliorer la durabilité environnementale de la navigation intérieure : le 8 octobre à Strasbourg

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. TEN BROEKE, les 11 avril et 16 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. BÜHLER, le 11 avril et, sous la présidence de M. KRATZENBERG, le 16 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. KRATZENGERG, le 5 avril et, sous la présidence de Mme ETTER, le 18 octobre à Strasbourg ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme PEIGNEY-COUDERC, les 19 mars et, sous la présidence de Mme MUNGENAST (Mme Peigney-Couderc étant empêchée), le 10 octobre à Strasbourg ;

réunions communes du Comité du Règlement de Police, du Comité du Règlement de Visite, du Comité des Matières dangereuses, du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement et du Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle : les 27 mai et 2 décembre à Strasbourg ;

GROUPES DE TRAVAIL

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. VAN ACKER, du 5 au 7 février ainsi que du 28 au 30 août à Strasbourg ;
une réunion commune du Groupe de travail du Règlement de police et du Groupe d'experts du CEVNI a eu lieu le 7 février à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BLESSINGER, les 26 et 27 février, les 11 et 12 juin, les 17 et 18 septembre ainsi que les 10 et 11 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de Mme HERRMANN, le 27 juin et, sous la présidence de M. DELAERE, le 21 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. WEEKHOUT, les 28 février et 1^{er} mars ainsi que les 12 et 13 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail STF, sous la présidence de M. DUPART, les 22 et 23 janvier, 21 février et 19 mars à Strasbourg, le 9 mai à Bucarest (Roumanie) et le 10 septembre (pm) à Bâle (Suisse) ainsi que les 11 septembre (pm), 9 octobre et 7 novembre à Strasbourg ;

c) Réunions dans le cadre de partenariats associant la CCNR

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure), sous la présidence de M. LANGENBERG, du 21 au 25 janvier et du 26 au 30 août à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, sous la présidence de M. LANGENBERG, les 25 janvier et 30 août à Genève (Suisse) ;

le Groupe de travail informel « Formation des experts » (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, du 2 au 4 avril à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « Matières » (ADN), sous la présidence de M. KRISCHOK, du 13 au 15 mai à Strasbourg.

2) Focus spécifiques de l'année

COMITÉ EUROPÉEN POUR L'ÉLABORATION DE STANDARDS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE (CESNI)

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a été créé en 2015 sous l'égide de la CCNR, en concertation avec la Commission européenne, pour adopter des standards dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments de navigation intérieure, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de l'Union européenne et de la CCNR, peuvent se référer en vue de leur application. Le CESNI réunit les États membres de la CCNR et de l'Union européenne, la Commission européenne, des organisations internationales comprenant les commissions fluviales, des organisations non gouvernementales agréées, ainsi que des États observateurs. Son secrétariat est assuré par la CCNR.

Le rôle du CESNI est de procéder en particulier à l'adoption d'un commun accord de standards uniformes sur le Rhin et l'ensemble du réseau des voies intérieures de l'Union européenne aux fins

- d'accroître la sécurité et la protection de l'environnement dans le cadre du transport fluvial,
- de promouvoir les métiers de la navigation intérieure et de renforcer l'attrait du secteur, et
- de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international.

Le Comité s'est réuni à deux reprises, sous la présidence de Mme LUIJTEN (délégation néerlandaise), le 10 avril et le 15 octobre à Strasbourg.

Dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, au-delà des travaux préparatoires de l'édition 2021 de l'ES-TRIN, le CESNI a adopté une feuille de route pour réduire le bruit et les vibrations occasionnés par les bateaux. Deux guides ont aussi été publiés pour faciliter la certification de bateaux innovants et de moteurs routiers marinisés. De plus, le CESNI a également lancé le site Internet listes.cesni.eu, permettant aux membres d'échanger des informations sur les agréments délivrés sur le plan national et facilitant l'information du public sur les équipements ou sociétés agréés ainsi que sur les travaux des Commissions de visite et des autorités de contrôle.

Le CESNI a notamment adopté, lors de sa réunion du 15 octobre, de nouveaux standards dans le domaine des qualifications professionnelles du personnel de la navigation. Il s'agit des standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats d'expert en gaz naturel liquéfié et d'expert en navigation à passagers, ainsi que pour le livre de bord, les livrets de service et les certificats pour les examens pratiques. Le CESNI a proposé le 18 janvier 2022 comme date d'entrée en vigueur de ces standards, qui pourraient être inclus dans un acte d'exécution de la Commission européenne et dans des annexes au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) afin de disposer à l'échelle européenne de modèles et d'instructions harmonisés pour compléter les documents relatifs aux équipages.

Le nouveau groupe de travail permanent du Comité, le Groupe de travail des Technologies de l'information (CESNI/TI), créé par le CESNI en novembre 2018 pour assurer la mise en œuvre de son programme de travail sur les technologies de l'information, a entamé ses travaux avec succès les 13 et 14 juin. Les représentants des autorités compétentes des États membres de l'Union européenne (UE) et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), des associations européennes de la navigation intérieure, des polices fluviales, ainsi que de la Commission européenne, de la Commission du Danube et de la CCNR, ont élaboré un programme de travail pour les trois prochaines années et ont commencé à le mettre en œuvre.

Le Groupe de travail CESNI/TI a notamment élaboré des propositions pour l'intégration des groupes d'experts européens indépendants SIF (services d'information fluviale) dans la structure organisationnelle et les procédures du CESNI. Lors de sa réunion du 15 octobre, le CESNI a décidé d'intégrer les groupes d'experts SIF existants sous la forme de quatre groupes de travail temporaires. Cette intégration assurera la continuité des travaux des groupes d'experts SIF dans le domaine des SIF et du processus de standardisation, tout en améliorant le pilotage de ces travaux et en leur assurant un soutien de secrétariat.

Le CESNI a également décidé, lors de sa réunion du 10 avril, d'accorder à l'EMH (*European Maritime Heritage*) le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de cinq ans renouvelable tacitement, et a invité l'EMH à participer aux activités futures du CESNI, notamment dans le domaine des prescriptions techniques applicables aux bateaux traditionnels. L'EMH est une organisation non gouvernementale et sans but lucratif qui regroupe des propriétaires privés de bâtiments traditionnels ainsi que des musées maritimes et autres organismes intéressés.

Enfin, la Présidence du CESNI pour la période 2018-2019, avec Mme LUIJTEN (Pays-Bas) en tant que Présidente et Mme HOFBAUER (Autriche) en tant que Vice-Présidente, est arrivée à son terme à la fin de l'année 2019. Les participants à la réunion du 15 octobre ont salué l'excellente direction du Comité et l'engagement de la Présidente et de la Vice-Présidente au cours des deux années écoulées.

M. DABROWSKI, représentant de la République tchèque, assurera la Présidence du Comité pour les deux années à venir (2020-2021). M. Dabrowski est chef de l'Unité de la navigation intérieure au sein du Département des transports ferroviaires et par voie navigable du Ministère des transports de la République tchèque. Il sera appuyé dans sa mission par M. HADORN, représentant de la Suisse et directeur der Schweizerischen Rheinhäfen, qui assurera la Vice-Présidence du Comité.

GROUPES DE TRAVAIL DU CESNI

Les groupes de travail se sont réunis comme suit :

Le Groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT), présidé par M. BILIC PRCIC (délégation croate), s'est réuni à quatre reprises : du 5 au 7 mars, du 25 au 27 juin, les 24 et 25 septembre ainsi que les 19 et 20 novembre à Strasbourg.

Un atelier « Systèmes destinés à la prévention des collisions entre les bateaux de navigation intérieure et les ponts » a été organisé le 26 septembre à Strasbourg.

Le groupe de travail temporaire des systèmes électroniques (CESNI/PT/Elec), présidé par M. VROMANS, représentant le GERC (Groupe des sociétés de classification européennes reconnues pour la navigation intérieure), s'est réuni le 5 février après-midi et le 6 février au matin à Strasbourg.

Quant au groupe de travail temporaire pour les bateaux à passagers (CESNI/PT/Pax), présidé par M. JOORMANN (GERC), il s'est réuni les 2 et 3 avril à Pettenasco (Italie) ainsi que les 17 et 18 septembre à Paris (France).

Le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par M. DABROWSKI (délégation tchèque), s'est réuni lui aussi à quatre reprises : les 19 et 20 février à Strasbourg, le 8 mai à Bucarest (Roumanie), sur invitation de la Présidence roumaine du Conseil de l'Union européenne, le 11 septembre ainsi que le 6 novembre à Strasbourg.

Son groupe de travail temporaire de la gestion de qualité (CESNI/QP/QM), présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni à deux reprises : le 7 mai à Bucarest (Roumanie) ainsi que le 9 septembre à Bâle (Suisse).

Les experts se sont également réunis à trois reprises, dans un format « groupe de volontaires », les 27 juin, 7 octobre et 27 novembre à Duisbourg (Allemagne).

Quant au groupe de travail des prescriptions relatives aux équipages (CESNI/QP/CREW), présidé par M. KWAKERNAAT (délégation néerlandaise), il s'est réuni à trois reprises : le 8 mai à Bucarest (Roumanie), le 10 septembre à Bâle (Suisse) ainsi que le 5 novembre à Strasbourg.

Le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/IT), présidé par M. BRAUNROTH (délégation allemande), s'est réuni les 13 et 14 juin ainsi que les 11 et 12 décembre à Strasbourg.

TRAVAUX MAJEURS DE LA CCNR EFFECTUÉS EN 2019

Relations internationales

Signature d'une déclaration commune d'intention avec la Conférence des Gouverneurs et des Premiers Ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent (Conférence GSGP)

En marge de la session plénière de printemps de la Commission Centrale, a été signée une déclaration commune d'intention pour la promotion du développement durable du transport par bateau entre la Conférence des Gouverneurs et des Premiers Ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent (Conférence GSGP) et la CCNR. La déclaration vise à établir une coopération entre la CCNR et la Conférence GSGP et à poursuivre les efforts pour un renforcement des relations de la CCNR avec les autres Commissions fluviales, y compris en dehors de l'Europe. La déclaration signée formalise des échanges entre la CCNR et la Conférence GSGP engagés depuis déjà plusieurs années.

Travaux économiques

Observation, aperçu du marché de la navigation intérieure et rapport thématique sur le transport fluvio-maritime

En 2019, un rapport annuel d'observation du marché et deux rapports semestriels de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe ont été publiés. La CCNR prévoit en outre, à partir de 2020, la publication d'un rapport thématique une fois par an, dont le thème est à définir en concertation avec la Commission européenne. Gratuites pour leurs utilisateurs, ces analyses de la situation économique, menées avec le soutien de la Commission européenne, visent à contribuer à la prise de décisions stratégiques dans le secteur de la navigation intérieure en Europe, tant au niveau de la profession et des entreprises qu'au niveau de la politique des transports et des administrations. La collecte et l'analyse de ces données statistiques par la CCNR ont fait l'objet dès 2005 de premiers cofinancements par la Commission européenne. Cette collaboration fructueuse a permis à la CCNR d'étendre cette activité, qu'elle assurait historiquement depuis presque deux siècles, au-delà de l'espace rhénan, en couvrant la globalité du réseau de voies navigables européennes.

Le rapport Aperçu du marché du mois d'avril sur la navigation intérieure européenne, fournit de nombreuses informations sur la situation de la navigation intérieure au 3ème trimestre 2018.

Il contient des informations quantitatives détaillées sur la demande de transport par bateau de navigation intérieure dans les bassins du Rhin et du Danube et dans les principaux pays européens de navigation intérieure, ainsi que des données sur le degré de chargement des bateaux, les taux de fret, le chiffre d'affaires et le transport de conteneurs. Le rapport contient également des informations spécifiques sur la navigation intérieure en Roumanie.

Le rapport Aperçu du marché du mois de novembre indique que la prestation de transport par voie de navigation intérieure au sein de l'Union européenne (UE) s'est redressée au cours du premier trimestre 2019, après la très longue période de basses eaux du second semestre 2018. En effet, avec une valeur de 37,5 milliards de tonnes kilomètres au premier trimestre 2019, la prestation de transport a dépassé de 30% celle du quatrième trimestre 2018, au cours duquel le Rhin, le Danube et l'Elbe ont beaucoup souffert des basses eaux.

Rapport annuel 2019

Pour la quatrième année consécutive, la Commission Centrale a publié, en coopération avec la Commission européenne, son rapport annuel de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe.

La publication du rapport annuel est un exemple de collaboration réussie au niveau européen, incluant tous les acteurs et parties prenantes de la navigation intérieure en Europe, y compris les Commissions fluviales et les représentants du secteur. Les préfaces du Président de la Plateforme européenne du transport fluvial (*IWT Platform*), et du Secrétaire général de la CCNR illustrent la dimension résolument européenne de la publication. Ce rapport met en lumière les principaux résultats pour l'année 2018 en présentant de nombreuses statistiques et en détaillant les évolutions majeures du marché pour différents aspects de la navigation intérieure, y compris le transport fluvial de marchandises et de passagers, la manutention fluviale dans les ports, l'évolution de la flotte, les entreprises de transport et les croisières fluviales, y compris les petits bateaux de croisière. Dans ce rapport est également analysée la structure par âge des personnes actives dans le secteur de la navigation intérieure dans certains pays européens. En particulier, cette édition comprend un chapitre consacré aux bateaux d'excursions journalières sur les canaux, rivières, fleuves et lacs européens.

Pour mémoire, les rapports peuvent être téléchargés dans leur intégralité en pdf en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise ou consulté directement en ligne sous : www.inland-navigation-market.org.

Rapport thématique 2019/2020 sur le transport fluvio-maritime

L'année 2019 a également été marquée par la préparation du premier rapport thématique, en partenariat avec la Commission européenne, sur le transport fluvio-maritime. Bien que ce rapport n'ait été publié que début 2020, un atelier dédié a été organisé à Duisbourg en septembre 2019 avec les partenaires clés de ce secteur particulier. Les travaux de recherche dans le cadre de ce rapport ont commencé dès janvier 2019 et se sont poursuivis jusque fin décembre.

Travaux réglementaires

Révision du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)

Ce n'est rien de moins qu'une « nouvelle ère » de compétences en navigation intérieure : les organes spécialisés de la CCNR, qui ont travaillé ensemble pendant plusieurs années à l'élaboration de propositions détaillées, ont soumis à l'assemblée plénière de la CCNR en décembre un projet de révision complète du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). Les propositions visent à moderniser cette réglementation rhénane dans le cadre européen, et notamment à intégrer l'approche reposant sur les qualifications professionnelles du système de certification.

Pour établir des exigences identiques pour les qualifications professionnelles partout en Europe, le nouveau RPN doit répondre aux ambitieux objectifs suivants :

- maintenir le haut niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin ;
- garantir l'unicité du régime juridique rhénan ;
- reconnaître les certificats européens et assurer la reconnaissance des qualifications rhénanes dans le nouveau régime juridique ;
- assurer la modernisation et l'harmonisation du droit en matière de qualifications professionnelles en Europe ;
- assurer une mise en œuvre la plus cohérente possible avec les transpositions nationales de la directive 2017/2397 ;
- permettre l'intégration du standard ES-QIN (Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure) ;
- participer en tant que partenaire au registre électronique prévu par la directive 2017/2397 ;

- faciliter la contrôlabilité des certificats de qualification, en s'assurant qu'une personne ne puisse pas détenir plusieurs titres pour la même qualification ;
- poursuivre un haut niveau d'intégration d'une part, de la coopération administrative et d'autre part, des compétences des autorités rhénanes, afin de faciliter et de fluidifier les démarches pour la navigation rhénane (exemples : établissement, modification ou renouvellement des patentes ou des certificats d'aptitude médicale) ;
- continuer la bonne coopération en Europe, en particulier avec l'UE, la CEE-ONU, les commissions fluviales et les États ayant conclu un arrangement administratif avec la CCNR pour la reconnaissance des certificats de conduite et des temps de navigation.

La CCNR aurait aimé pouvoir prendre une décision lors de sa session plénière de printemps 2020, à l'issue des concertations avec la Commission européenne.

Travaux d'infrastructure-/environnement

Étude sur le financement de la transition énergétique

Comment et avec quels instruments financiers l'industrie européenne de la navigation intérieure peut-elle gérer la transition énergétique vers une navigation à zéro émission ? Les réponses à cette question importante sont en train d'être étudiées dans le cadre de l'étude intitulée « Financement de la transition énergétique pour un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission », mandatée par la CCNR, ainsi qu'il en a été décidé à la session plénière de printemps de la Commission Centrale. Cette étude — de même que les analyses complémentaires portées par les délégations néerlandaise et suisse de la CCNR traitant respectivement des systèmes de pollueur-payeur et de leur application au secteur de la navigation intérieure ainsi que de l'évaluation des différentes technologies pour le verdissement et de l'identification de scénarios pour les voies de transition — devrait contribuer à la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim par la CCNR.

Dans le cadre de l'étude principale portée par la CCNR, cette dernière collabore étroitement avec la Plateforme européenne de conseil en investissement (EIAH), membre du groupe Banque européenne d'investissement (BEI), et les parties prenantes clés du dossier, notamment du secteur de la navigation intérieure.

L'étude de la CCNR est menée par le consortium composé de l'EICB, le groupe Rebel, Pro Danube et Panteia. L'étude de la délégation néerlandaise est menée par le consortium composé de l'EICB et Ecorys. L'étude de la délégation suisse est menée par l'institut DST.

Ainsi, la Déclaration de Mannheim fixe comme objectif de mettre un terme, autant que possible, aux émissions de gaz à effet de serre et autres polluants d'ici 2050 et charge la CCNR d'être à l'initiative du développement de nouveaux instruments financiers pour atteindre cet objectif. L'un des objectifs sera notamment de permettre aux conclusions de cette étude d'être intégrées aux réflexions sur le cadre financier pluriannuel 2021-2027 de l'Union européenne et sa mise en œuvre. Les résultats de l'étude principale devraient être disponibles en octobre/novembre 2020.

Atelier sur le changement climatique et le phénomène des basses eaux, et leurs conséquences pour la navigation intérieure

La Commission Centrale a organisé, le 26 novembre, au Ministère fédéral allemand des transports et des infrastructures numériques (BMVI) à Bonn, un atelier sur les basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane.

Les intervenants et panélistes de l'atelier ont partagé leurs points de vue sur les périodes de basses eaux et discuté, avec les nombreux participants présents, des défis auxquels est confrontée la navigation rhénane. L'atelier, qui avait pour objectif d'aider la navigation intérieure à surmonter les défis liés au phénomène des basses eaux et de stimuler la discussion sur les stratégies d'adaptation, a pu compter sur la participation active d'intervenants de haut niveau issus de l'industrie, de l'administration, des commissions fluviales, des universités et des instituts de recherche de six pays européens, ainsi que de représentants de la Commission européenne. La diversité des participants a donné lieu à des échanges sur les défis posés par les basses eaux, étayés par des perspectives différentes, et a créé une occasion unique d'explorer les points de vue d'un large éventail d'acteurs clés de la navigation intérieure.

Dans ses remarques finales, le président de l'atelier, M. Ivo ten Broeke (délégation néerlandaise), du Ministère néerlandais des transports et de la gestion de l'eau, a souligné le fait qu'il n'existe pas de solution « universelle » pour relever les défis posés par les basses eaux auxquels doit faire face le secteur de la navigation intérieure. Une série de mesures doivent être prises rapidement en ce qui concerne l'adaptation des concepts de flotte, d'infrastructure, de logistique et de stockage, ainsi que la mise en œuvre d'outils numériques, afin de garantir que la navigation intérieure reste un mode de transport fiable et d'éviter que l'on s'en détourne de manière permanente au bénéfice d'autres modes de transport. Les mesures requises sont déjà bien connues et des solutions existent, mais il est à présent temps d'en entamer pour de bon la mise en œuvre. Pour ce faire, les acteurs clés de la navigation intérieure s'accordent à reconnaître que des subventions ou autres modes de financement doivent être rendues disponibles.

Dans le prolongement de cet atelier d'importance majeure, un rapport a été rédigé par le Secrétariat mettant en lumière les défis et les mesures déjà disponibles pour accroître la résilience du transport par voies d'eau intérieures face aux basses eaux, en étroite collaboration avec les participants à l'atelier et les principaux acteurs de la navigation intérieure.

Travaux sur les technologies de l'information

Premier atelier international consacré à la cybersécurité en navigation intérieure

Le 5 septembre s'est tenu à Bonn le premier atelier international consacré à la cybersécurité en navigation intérieure, sous l'égide de la Commission Centrale et en partenariat avec le Ministère fédéral allemand du transport et de l'infrastructure numérique (BMVI) et l'AIPCN.

Des présentations de haute qualité et deux tables rondes passionnantes ont permis de souligner à l'intention de plus d'une centaine de participants issus d'institutions et organisations publiques et privées la nécessité pour tous les acteurs du transport fluvial de relever les défis complexes en matière de cybersécurité, afin de réussir la transition numérique de la navigation intérieure. L'atelier a également permis à la CCNR de recueillir de nombreux enseignements, conseils et propositions concrètes pour ses travaux futurs sur la cybersécurité en navigation intérieure.

4) Relations interinstitutionnelles

a) Commission européenne (CE)

Initiée en 2003 avec la signature d'un premier Accord administratif entre la Commission européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), suivie en 2013 de la signature d'un autre Arrangement administratif entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR, la coopération renforcée entre les deux institutions a à nouveau été particulièrement soutenue en 2019.

Les réunions de coordination semestrielles entre le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE se sont tenues les 20 mai et 2 décembre à Bruxelles.

Dans le cadre de discussions régulières, la CCNR et la Commission européenne procèdent à des échanges d'informations constants et dynamiques sur les travaux en cours, les questions stratégiques relatives à la politique européenne de la navigation intérieure et les questions bilatérales telles que les perspectives de leur coopération après 2021.

La participation du coordonnateur européen pour le corridor RTE-T Rhin-Alpes, M. WOJCIECHOWSKI, à la session plénière d'automne de la CCNR a constitué un pas supplémentaire vers le renforcement du rôle de la navigation intérieure dans ce corridor.

Après l'achèvement du premier contrat de service à la fin de l'année 2018, le second contrat de ce type est entré en vigueur en janvier 2019 à nouveau pour une durée de trois ans (2019-2021). Sa réalisation a démarré sur de bonnes bases, comme il en a été fait état lors des réunions DG MOVE/Secrétariat CCNR relatives à la mise en œuvre du contrat, tenues les 20 mai et 2 décembre à Bruxelles.

Comme le prévoit l'Arrangement administratif, ce nouveau contrat repose comme le précédent sur un cadre financier pluriannuel pour couvrir les activités conjointes. D'une part, les travaux réglementaires de standardisation dans les domaines des prescriptions techniques de bateaux, des qualifications professionnelles et des technologies de l'information par le biais du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI ») ont déjà été couronnés de succès, avec notamment le lancement des activités du nouveau Groupe de travail permanent des technologies de l'information (CESNI/TI) et l'adoption de nouveaux standards dans le domaine des qualifications professionnelles (standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats d'expert en gaz naturel liquéfié et d'expert en navigation à passagers, pour le livre de bord, pour les livrets de service, et pour les certificats pour les examens pratiques). Et d'autre part, la mise en œuvre de l'observation du marché de la navigation intérieure au plan européen s'est poursuivie et a bénéficié d'une excellente visibilité avec la publication de deux aperçus du marché (avril et novembre), d'un rapport annuel et d'un rapport thématique traitant du transport fluvio-maritime en Europe. Par le biais de l'assistance technique prévue par le contrat, le Secrétariat de la CCNR a également contribué pour la Commission européenne à l'élaboration de réponses à des questions du Parlement européen sur le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2019), dans le cadre de la mise en œuvre de ce dernier au sein de la Directive (UE) 2016/1629.

Quant aux perspectives de coopération future (après 2021), elles ont fait l'objet déjà de premières discussions et échanges de vues et devraient continuer à tenir une place importante de l'agenda en 2020 en vue de propositions concrètes vers un partenariat toujours plus pérenne et consolidé.

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat à la Commission européenne, dans le cadre des réunions de ses différents groupes d'experts traitant de questions liées à la navigation intérieure. (e.a. NAIADES II Implementation Group réuni à Bruxelles les 18 février et 17 octobre et son nouveau sous-groupe « Good Navigation Status/GNS » réuni les 29 avril et 10 septembre à Bruxelles).

Le Secrétariat de la CCNR a également co-organisé et/ou participé aux initiatives et événements européens suivants :

- la Waterborne Technology Platform,
- le Green Shipping Expert Group,
- les réunions de groupe de travail Corridor RTE-T Rhin-Alpes/RALP (du 27 septembre à Bâle (Suisse) consacré à la problématique des basses eaux (résilience des voies d'eau intérieure et transport ferroviaire) et du Forum Rhin-Alpes du 20 novembre à Bruxelles (Belgique).

b) Commission de la Moselle (CM)

Dans le cadre de l'accord de coopération signé en 2014 entre les deux institutions, une sixième réunion commune entre le Secrétariat de la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR s'est tenue le 25 octobre à Trèves.

Les échanges ont porté sur les activités réglementaires et d'analyse dans les domaines :

- de la police de la navigation : adaptation des prescriptions relatives à l'obligation d'annonce par voie électronique ; travaux dans le cadre de la mise à jour du catalogue des amendes ; harmonisation des RPNM/RPNR avec ES-TRIN ; coopération dans le cadre de la révision du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN),
- de l'observation du marché et de l'échange de données statistiques : la bonne coopération entre les deux institutions s'étant poursuivie durant l'année. Les Secrétariats pourraient à l'avenir échanger plus particulièrement sur le sujet des ports intérieurs mosellans,
- des technologies de l'information : le Secrétariat de la Commission de la Moselle essaiera d'assister aux réunions du nouveau Groupe de travail européen permanent sur les technologies de l'information (CESNI/TI), et notamment à celle prévue à la fin de l'année.

Les deux Secrétariats ont également approuvé un nouveau format pour leur réunions communes futures, à compter de 2020 : l'objectif étant d'alterner entre réunions physiques et par vidéoconférence dans un cycle de deux années.

Le Secrétariat de la CCNR était également représenté aux deux sessions plénières organisées par la Commission de la Moselle, le 23 mai à Luxembourg et le 28 novembre à Nancy.

c) Commission du Danube (CD)

Le Secrétariat de la CCNR était représenté aux deux sessions plénières organisées par la Commission du Danube, les 13 juin et 13 décembre à Budapest.

Le Secrétariat de la CCNR a accueilli à Strasbourg, les 22 et 23 août, le nouveau Directeur général du Secrétariat de la Commission du Danube, M. SEITZ, et plusieurs membres de son équipe de direction, pour une visite de travail et de prise de contact. Les deux entités sont convenues de poursuivre activement et d'approfondir leurs différentes collaborations, y compris sur le plan européen.

d) Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté à la session plénière de la CIPR, les 4 et 5 juillet, à Malbun (Liechtenstein).

Il a également participé au Groupe de travail AG-HI « Inondations » le 17 septembre à Coblenche et au Groupe de travail AG-S « Qualité des eaux/Émissions » le 24 septembre à Coblenche.

e) Commission Internationale de l'Hydrologie du Bassin du Rhin (CIHR)

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté à la session plénière de la CIHR, les 28 et 29 mars, à Nürnberg (Allemagne).

f) Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)

Le Secrétariat de la CCNR n'a pas pu participer au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève (CEE-ONU) du mois de février.

5) Organisations internationales

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat :

- à la Commission européenne (réunions des différents groupes d'experts traitant de questions liées à la navigation intérieure) ;
- aux groupes de travail et groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;

- aux auditions et colloques/sommet du Forum International des Transports (FIT) à Paris et Leipzig ;
- à la Commission du Danube (CD) ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM).

6) Accords administratifs

Le Secrétariat de la Commission Centrale a participé à la 13^{ème} réunion du Comité RAINWAT le 3 avril à Hambourg chargé d'administrer, harmoniser et optimiser l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieures.

7) Organisations non gouvernementales

Le Secrétariat de la CCNR a aussi participé activement aux manifestations organisées notamment par :

- l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) et notamment à la Conférence Smart Rivers, 30 septembre-3 octobre, Lyon;
- l'Association "Education in Inland Navigation" (EDINNA) ;
- la Fédération Européenne des Travailleurs (ETF) ;
- la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI) ;
- la "Federation of European Tank Storage Associations" (FETSA) ;
- l'Association Internationale pour la Sauvegarde des Intérêts communs de la Navigation Intérieure Européenne et de l'Assurance et pour la Tenue d'un Registre des Bateaux intérieurs en Europe (IVR) et notamment à son Congrès et à son atelier « Accidents dans la navigation intérieure » 6-7 juin, Prague ;
- l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB) ;
- l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) ;
- l'Association de la Navigation Intérieure Européenne et des Voies Navigables (VBW).

III) CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE, AU DÉPOT ET A LA RÉCEPTION DE DÉCHETS EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE (CDNI)

Le Secrétariat de la CCNR assure le Secrétariat de la CDNI depuis l'entrée en vigueur de la Convention le 1^{er} novembre 2009. Cette dernière compte, pour rappel, six États contractants (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et la Suisse).

En 2019, la Conférence des Parties Contractantes (CPC), organe suprême de la Convention, chargé notamment du contrôle de l'application des dispositions de la CDNI, s'est réunie à deux reprises :

- sa session d'été a eu lieu le 18 juin sous la présidence de M. DE SPIEGELEER (délégation belge) à Strasbourg,
- sa session d'hiver le 18 décembre à Strasbourg sous la présidence de M. TEN BROEKE (délégation néerlandaise), en remplacement extraordinaire de la présidence belge en raison des circonstances exceptionnelles des grèves dans les transports en France.

L'audition bisannuelle des organisations agréées a eu lieu la veille de la CPC d'hiver, le 17 décembre, également sous la présidence de M. TEN BROEKE (délégation néerlandaise).

Le groupe de travail CDNI/G s'est réuni également à deux reprises : sous la présidence de M. KLICHE (délégation allemande), les 2 et 3 avril à Strasbourg, et sous la présidence de Mme GRÜTER (délégation allemande) les 22 et 23 octobre.

L'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC), organe en charge de la mise en œuvre de la Partie A de la Convention (réception et élimination des déchets huileux et graisseux), s'est réunie à deux reprises, sous la présidence de Mme MOOSBRUGGER, Secrétaire exécutive de la CDNI, les 22 mai et 14 novembre à Strasbourg.

Un atelier « Système d'enregistrement électronique des collectes de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment en tenant compte du développement d'un carnet de contrôle des huiles usagées électronique » s'est tenu sous les auspices de l'IIPC le 26 février à Rotterdam (Pays-Bas).

La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) a, en outre, célébré le 17 décembre au Palais du Rhin à Strasbourg (France) ses 10 ans d'entrée en vigueur. Cet anniversaire a été précédé d'une table ronde animée par M. KLICHE (délégation allemande) avec les membres fondateurs qui ont pensé et conçu cette convention internationale, les représentants actuels des Parties Contractantes, les organisations agréées et les observateurs. Les membres fondateurs sont revenus en détail sur les grands principes ayant conduit à la mise en place de ce système international inédit de coopération.

IV) CENTRE ADMINISTRATIF DE LA SÉCURITÉ SOCIALE POUR LES BATELIERS RHÉNANS

Les 77^{ème} et 78^{ème} sessions du Centre administratif se sont tenues, sous la présidence de Mme Pigeon (délégation luxembourgeoise), les 30 avril et 22 novembre à Strasbourg.

V) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1^{er} janvier 2019, les membres suivants :

JUGES

M. BALL	Allemagne
M. DE BAETS	Belgique
M. WOEHLING	France
M. DE SAVORNIN- LOHMAN	Pays-Bas
Mme STAMM	Suisse

JUGES-SUPLÉANTS

M. GÖBEL	Allemagne
M. BULLYNCK	Belgique
M. BANGRATZ	France
M. SPRENGER	Pays-Bas
M. LÖTSCHER	Suisse

GREFFIER

Mme BRAAT, Conseillère juridique de la CCNR.

AUDIENCES

La Chambre des Appels a siégé, sous la présidence de M. DE SAVORNIN LOHMAN, le 26 février et, sous la présidence de M. DE BAETS, le 30 octobre à Strasbourg, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort deux jugements en matière pénale et deux jugements en matière civile.

PROTOCOLE 22

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 23

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 24

Session plénière de printemps 2021

Résolution

Sur invitation de la Présidence belge, la session plénière de printemps 2021 se tiendra le mardi 1^{er} juin et le mercredi 2 juin 2021 à Hasselt en Belgique.

PROTOCOLE 25

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 3 décembre 2020 à Strasbourg.
