



**SESSION DE PRINTEMPS 2021
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2021-I)**

Strasbourg, le 2 juin 2021

SESSION DE PRINTEMPS 2021

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2021-I)

Strasbourg, le 2 juin 2021

SOMMAIRE

	Pages
I. Réunion plénière de printemps 2021 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19	
Protocole 1 : Réunion plénière de printemps 2021 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19	1
II. Ouverture de la session – Adoption de l’ordre du jour	
Protocole 2 : Ouverture de la session – Adoption de l’ordre du jour – Composition de la Commission Centrale	1
III. Questions générales	
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l’Union européenne.....	1
Protocole 4 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)	2
Protocole 5 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	2
Protocole 6 : Étude de la CCNR sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission.....	2
IV. Questions juridiques	
Protocole 7 : Questions juridiques	4
V. Aspects économiques	
Protocole 8 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe	4
VI. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 9 : Patentes de batelier et équipages	8
VII. Règles de circulation et services d’information fluviale sur le Rhin	
Protocole 10 : Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique (Article 1.10 et annexe 13).....	8
Protocole 11 : Amendements définitifs pour la mise en cohérence du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à la première édition du Standard européen pour les services d’information fluviale ES-RIS 2021/1	20

	Pages
Protocole 12 : Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire - nouvelle édition des Exigences minimales concernant les appareils comparables pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Article 4.07, chiffre 3).....	27
VIII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 13 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base de données européenne des bateaux (EHDB)	46
IX. Navigation automatisée	
Protocole 14 : Navigation automatisée	46
X. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	
Protocole 15 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	46
XI. Questions relatives à la voie d'eau rhénane	
Protocole 16 : Adaptation de la procédure internationale d'alerte et de communication.....	46
Protocole 17 : Rapport final en lien avec la résolution relative à la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane	51
Protocole 18 : Construction d'un nouvel ouvrage de prise d'eau pour l'alimentation des anciens bassins des mines de potasse d'Alsace, sur le Rhin supérieur au p.k. 210,000	66
Protocole 19 : Aménagement de gradins sur les berges du Rhin à hauteur de la commune de Seltz au p.k. 340,500	70
Protocole 20 : 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 2020 (2020-I-18)	74
Protocole 21 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2020-I-19).....	77
Protocole 22 : Démolition du pont en arc enjambant le Lek à proximité de Vianen au p.k. 951,700	80
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 23 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	84

	Pages
XIII. Budget et administration	
Protocole 24 : Approbation des comptes de l'exercice 2020 de la Commission Centrale	95
Protocole 25 : Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2020	95
XIV. Questions diverses	
Protocole 26 : 100 ^{ème} anniversaire de l'installation du siège de la CCNR à Strasbourg	114
Protocole 27 : Communiqué à la presse.....	114
Protocole 28 : Date et lieu de la prochaine session plénière.....	114

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE DE PRINTEMPS 2021

PROTOCOLE 1

Réunion plénière de printemps 2021 de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de COVID-19

Résolution (adoptée par voie de procédure écrite le 30 avril 2021)

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions 2020-I-1 et 2020-II-1 adoptées par procédure écrite le 27 avril et le 6 novembre 2020,

se résignant à admettre, toujours avec regret, qu'à ce jour, malgré l'avancée des campagnes de vaccination, la tenue d'une réunion physique ne peut toujours pas être garantie dans les meilleures conditions,

rappelant également sa résolution 2020-I-24 relative à l'organisation de la session plénière de printemps 2021 à Hasselt en Belgique,

estimant inévitable, et en tous les cas raisonnable, la décision de la Présidence de reporter l'organisation de la session plénière à Hasselt à l'automne, si la situation sanitaire le permet,

se félicitant de sa capacité d'adaptation et de résilience,

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

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

décide d'organiser à nouveau, mais toujours à titre exceptionnel, sa réunion plénière de printemps du 2 juin 2021 sous la forme d'une visioconférence avec interprétation simultanée.

PROTOCOLE 2

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

Étude de la CCNR sur la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission

Résolution

La Commission Centrale,

souhaitant contribuer pleinement à la protection de l'environnement et du climat,

soucieuse d'assurer de façon constante la prospérité, la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane en application de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868,

se référant à la Déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018,

rappelant le mandat qui lui a été donné par la Déclaration de Mannheim de présenter une feuille de route pour la réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et de polluants,

étant donné le mandat qui lui a été confié par la Déclaration susvisée, de prendre l'initiative du développement de nouveaux instruments financiers pour atteindre lesdits objectifs,

consciente que la transition énergétique est un défi existentiel pour la navigation rhénane et européenne,

soulignant l'importance de la voie fluviale rhénane qui représente 70 % du trafic et constitue ainsi le principal axe de transport de la navigation intérieure européenne,

prend acte des résultats de l'étude relative au financement de la transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission, réalisée en concertation étroite avec les principaux acteurs de la navigation intérieure européenne,

considère que cette étude constitue une étape majeure dans la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim et en particulier dans l'élaboration de sa feuille de route et se félicite du caractère novateur de cette étude dans ces réflexions sur le financement de la transition énergétique,

rappelle que cette étude a été réalisée en concertation étroite avec les parties prenantes, en particulier les organisations agréées de la profession de la navigation intérieure, la Commission européenne, la Commission du Danube et la Banque européenne d'investissement,

rappelle que les résultats de l'étude ne préjugent pas des positions de la Commission Centrale et de ses États membres et s'inscrivent dans un large processus de discussion à l'échelle rhénane, européenne et internationale visant à :

- évaluer les besoins en financement pour la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure,
- formuler des recommandations pour l'élaboration d'un instrument européen de subvention et de financement destiné à soutenir cette transition, et
- ouvrir la voie à des décisions politiques,

observe que la transition énergétique vers une navigation intérieure à zéro émission s'accompagne d'incertitudes technologiques,

observe que la transition énergétique vers une navigation intérieure à zéro émission entraînera des coûts considérables, actuellement estimés à plusieurs milliards d'euros,

souligne que les coûts liés à la transition énergétique sont susceptibles d'excéder les capacités financières de la profession de la navigation, celle-ci ne pouvant donc assumer que partiellement le financement nécessaire pour réaliser cette transition,

reconnait le rôle important que pourrait jouer un instrument européen de subvention et de financement, combinant des moyens publics et privés, pour soutenir la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure,

note toutefois que des questions de faisabilité économique, technique, juridique et pratique restent à traiter en ce qui concerne un tel instrument européen de subvention et de financement,

propose que l'intérêt d'un tel instrument européen pour le financement de la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure soit examiné dans le cadre d'une large discussion, notamment dans le contexte du projet PLATINA 3 pour lequel cette étude sera une contribution directrice, en concertation avec la profession, les institutions européennes, les institutions de financement et les administrations nationales,

charge ses comités économique, du droit fluvial, du règlement de visite et de l'infrastructure et de l'environnement d'examiner les questions de faisabilité économique, technique, juridique et pratique découlant de l'étude et de faire rapport au plus tard d'ici fin juillet 2021,

invite ces comités à partager leurs conclusions à titre de contribution au projet PLATINA3,

souhaite que le projet PLATINA3, sur la base des résultats de l'étude, aboutisse à un plan d'action en vue de la poursuite du développement d'un instrument européen de subvention et de financement et qu'il affine une proposition pour un tel instrument. Un tel plan d'action devrait identifier en particulier les actions à mener, la manière dont elles doivent être menées, par quels acteurs et quel devrait être leur rôle,

invite ses États membres, par le biais d'un groupe de correspondance dédié, à orienter et à soutenir le Secrétariat dans le cadre du projet PLATINA3,

considère que, le cas échéant, un tel instrument européen de subvention et de financement devrait être accessible aux mêmes conditions à tous les propriétaires de bateaux des États membres de la CCNR,

exprime le souhait de participer à de futures activités visant à introduire un tel instrument européen de subvention et de financement,

invite ses États membres et son Secrétariat, en particulier son Secrétaire général et son Président, à partager les résultats de cette étude avec les institutions de l'UE, y compris la Commission européenne, ainsi qu'avec les différents groupes politiques intéressés du Parlement européen et les parties prenantes, en mentionnant explicitement sa vocation à contribuer aux discussions,

demande, dans le cadre de ce processus, qu'il soit tenu compte des intérêts des États non membres de l'UE concernés par la navigation intérieure, notamment la Suisse,

invite son Secrétariat à publier les résultats de cette étude sur son site Internet et à communiquer activement.

Annexe

Les résultats finaux de cette étude seront disponibles sur le site web de la CCNR début juillet 2021 (lien vers le site web : [Central Commission for the Navigation of the Rhine - Financing the energy transition \(ccr-zkr.org\)](https://www.ccr-zkr.org)).

PROTOCOLE 7

Questions juridiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

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 2020.

Annexe

Rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2020

L'année 2020 a été marquée par une crise économique hors du commun. Les fermetures, les réglementations de la mobilité individuelle et la distanciation sociale qui ont marqué le comportement économique des sociétés ont été d'une ampleur sans précédent. Le PIB réel¹ s'est contracté de 6 % dans l'UE en 2020, ce qui représente une contraction supérieure à celle affichée pendant la crise financière de 2009 (-4 %).

L'impact de la pandémie sur l'activité économique a été ressenti par le secteur des transports en général, et par la navigation intérieure en particulier. Le transport de marchandises par voie navigable a cependant mieux résisté que dans les situations de crise précédentes, très probablement en raison d'une réduction inégale de l'activité économique entre les secteurs économiques² : la diminution en pourcentage des marchandises transportées sur le Rhin était de -8,4 % en 2020, contre -18,3 % en 2009.

Un exemple de cette résilience est le transport de conteneurs, qui s'élevait à 15 millions de tonnes sur le Rhin en 2020, ce qui ne représentait qu'une légère différence par rapport à la valeur relevée en 2019 (15,2 millions de tonnes). Or, tous les segments de fret liés à la production d'acier (soit 25 % du transport rhénan) ont connu des baisses non négligeables (minerai de fer : -14,2 % ; métaux : -14,6 %). Le transport de sables, pierres et graviers a été réduit de 8,4 %. Les volumes de produits agricoles transportés, qui constituent une exception positive, ont augmenté sur le Rhin en 2020 (+10,7 %).

La résilience du transport fluvial pendant la pandémie ressort non seulement de l'observation du transport rhénan, mais aussi de celle du transport fluvial dans les grands ports maritimes européens dont l'arrière-pays est intensivement lié à la région rhénane :

- dans le port de Rotterdam, le trafic fluvial a atteint 149,7 millions de tonnes (-2 %) ;
- dans le port d'Anvers, le trafic fluvial était presque stable par rapport à 2019 (101,0 millions de tonnes en 2020, et 101,3 millions de tonnes en 2019) ;
- dans le North Sea Port (Gand, Terneuzen, Borsele, Vlissingen), le trafic fluvial était de 55,0 millions de tonnes, ce qui représente une baisse limitée de 6,0 %.

L'évolution des prix du transport ou des taux de fret en 2020 a globalement suivi la demande de transport : après avoir accusé une baisse au premier semestre, les taux de fret applicables aux cargaisons sèches sur le Rhin se sont redressés à l'approche du second semestre. En ce qui concerne les taux de fret applicables aux cargaisons liquides, la réduction des prix du pétrole en mars a déclenché une reprise temporaire de la demande de transport en avril et en mai. Il s'en est suivi une hausse temporaire des taux de fret pour le gasoil et ses composants. Toutefois, lorsque cet effet s'est estompé, les taux de fret se sont établis à des niveaux beaucoup plus bas au cours du second semestre.

En ce qui concerne le transport de marchandises, les perspectives sont globalement orientées vers une reprise pour la période 2021-2024, en raison d'une augmentation attendue de la production industrielle sur les principaux marchés émetteurs de la navigation intérieure (production sidérurgique et chimique, activité de raffinage et demande de produits pétroliers, activité de construction). L'activité économique devrait cependant rester en dessous des niveaux atteints à la fin de l'année 2019, et ce jusqu'en 2022.

¹ Le produit intérieur brut réel (PIB réel) est une mesure corrigée de l'inflation, qui reflète la valeur de tous les biens et services produits par une économie au cours d'une année donnée (exprimée en prix de l'année de référence).

² La crise de 2009 était une crise économique plus « classique », avec des pertes énormes pour l'activité industrielle, tandis que la crise de 2020 était davantage orientée vers les pertes subies dans le secteur des services et du tourisme, avec un impact moindre sur le transport de marchandises.

En raison des conséquences de la pandémie (règles de distanciation, restrictions des déplacements, etc.), le transport de passagers a été complètement arrêté en mars 2020 et a fait l'objet de fortes restrictions tout au long de l'année 2020.

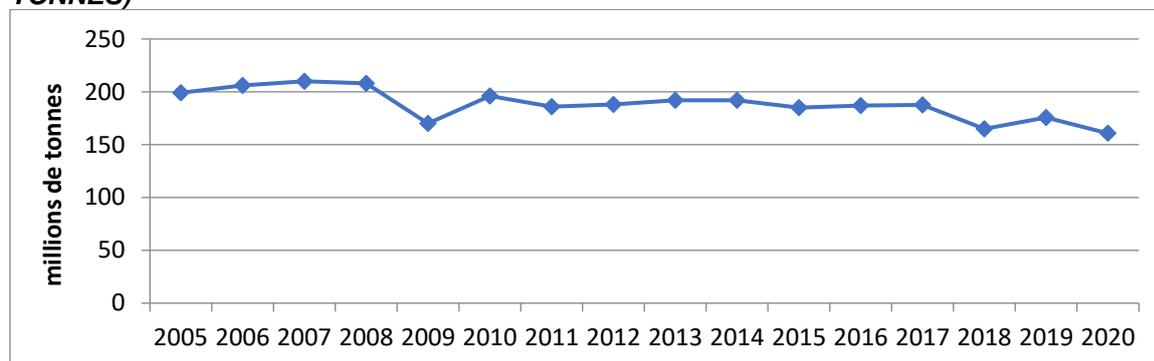
Sur le Rhin, le nombre de bateaux de croisière ayant franchi l'écluse d'Iffezheim est passé de 2 929 en 2019 à 534 en 2020 (-82 %). Sur d'autres fleuves européens où le trafic de croisière est élevé, la baisse a également été extrême : sur le Danube, à la frontière germano-autrichienne, les chiffres sont tombés de 3 668 bateaux de croisière à 324 (-91 %). Sur la Moselle, le nombre de bateaux ayant franchi l'écluse de Coblenze est passé de 1 536 à 469 (-70 %).

De même, le segment des passagers d'excursions journalières a fortement régressé en raison de la crise en 2020. À Strasbourg, par exemple, le nombre de passagers a chuté de près de 80 % en 2020 par rapport à 2019.

En ce qui concerne les perspectives pour le transport de passagers en 2021 et au-delà, trois grands scénarios peuvent être envisagés : 1) levée complète de la quarantaine dans tous les pays ; 2) assouplissement ou maintien des mesures de quarantaine dans certains pays seulement ; 3) maintien des restrictions en ce qui concerne le transport de passagers. Le scénario qui se concrétisera dépendra principalement de la manière dont se présentera la situation sanitaire liée à la pandémie à la fin de l'année 2021 et en 2022. Même en cas de levée complète des restrictions, il est probable que la pandémie continuera d'avoir un impact sur les croisières fluviales, notamment en raison du degré élevé d'aversion au risque des principaux groupes de clients étrangers.

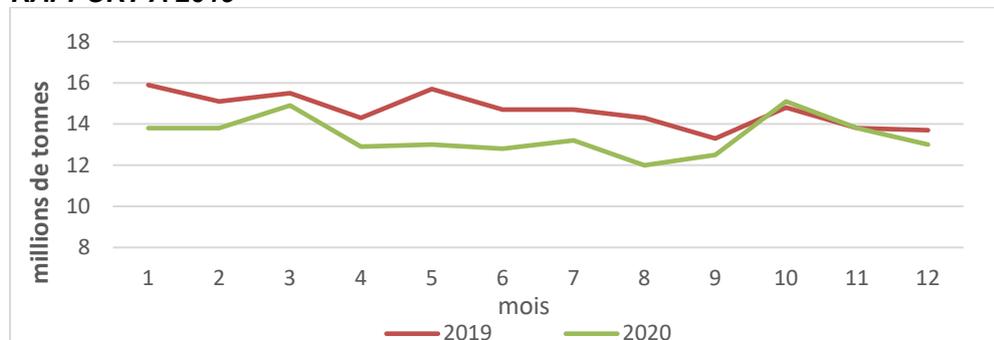
Figures :

FIGURE 1 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL (EN MILLIONS DE TONNES)



Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis

FIGURE 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL EN 2020 PAR RAPPORT À 2019



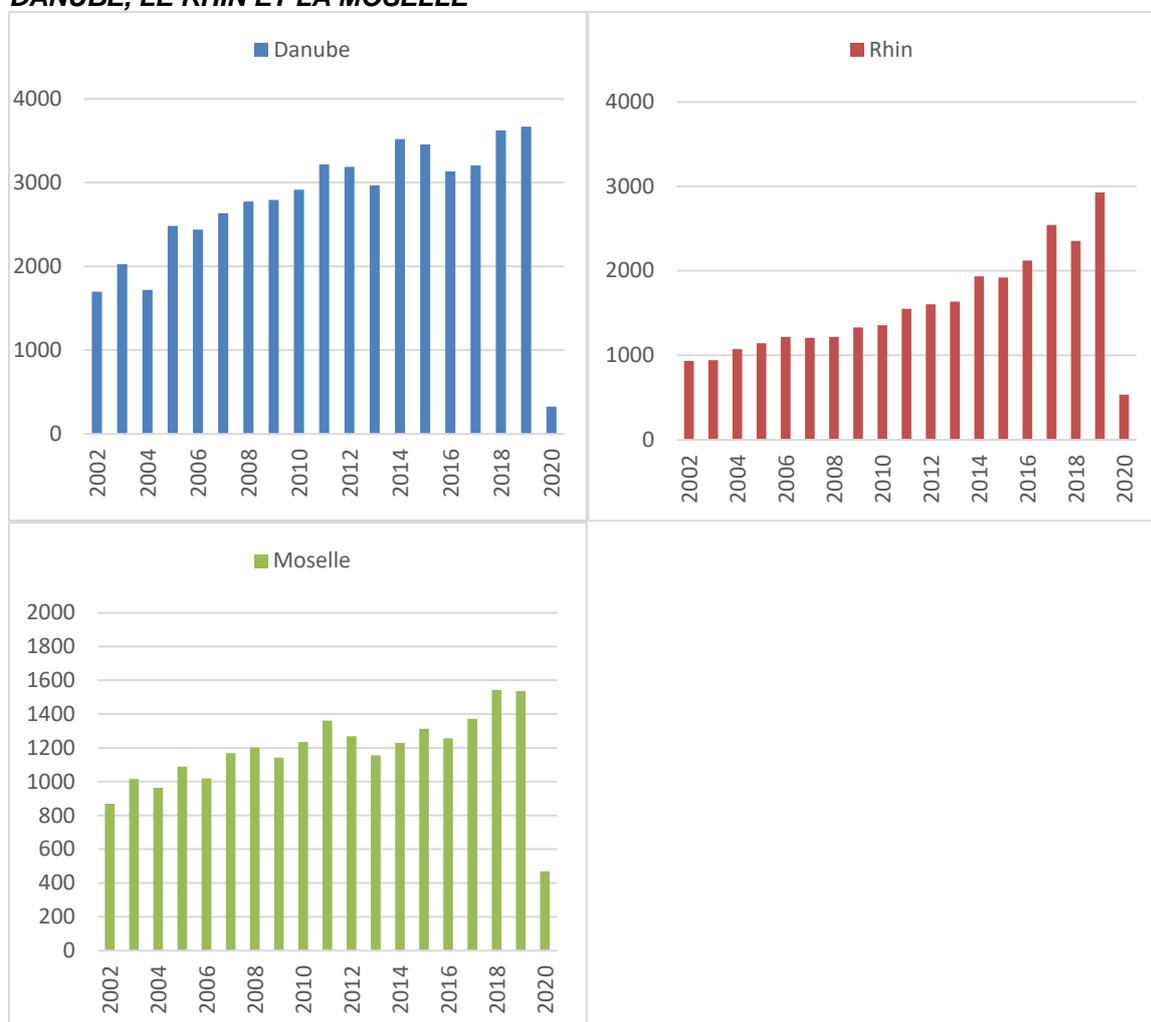
Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis

TABEAU 1 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL, AU TOTAL ET SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES

Segment de marchandises	2019	2020	2020/2019 en %
Rhin traditionnel au total	175,6	160,8	-8,5
Produits pétroliers	30,0	27,6	-8,0
Sables, pierres et graviers	28,6	26,2	-8,4
Produits chimiques	20,1	19,3	-3,7
Minerai de fer	21,6	18,5	-14,2
Agribulk, produits alimentaires	15,7	17,4	+10,7
Charbon	22,4	17,1	-23,8
Marchandises en conteneurs	15,2	15,0	-1,4
Métaux	9,3	8,0	-14,6

Source : analyse de la CCNR basée sur des données de Destatis

FIGURES 3, 4 et 5 : NOMBRE ANNUEL DE PASSAGES DE BATEAUX DE CROISIÈRE SUR LE DANUBE, LE RHIN ET LA MOSELLE



Source : Administration allemande des voies navigables et de la navigation et Commission de la Moselle. Rhin = Rhin supérieur (écluse d'Iffezheim). Danube = Danube supérieur à la frontière entre l'Autriche et l'Allemagne (écluse de Jochenstein). Moselle = écluse de Coblenze.

PROTOCOLE 9
Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique (Article 1.10 et annexe 13)

1. La Déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018 intitulée « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » appelle à son paragraphe cinq « la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure. »
2. Le développement de la numérisation dans la navigation rhénane se traduit par une dématérialisation progressive des certificats et autres documents de bord.
3. En navigation intérieure, le terme dématérialisation peut se définir comme le remplacement de supports papier (certificats et autres documents papier) par des fichiers informatiques, lors de leur délivrance et de leur présentation en cas de contrôle. En pratique, la mise en œuvre peut être variable, selon qu'il s'agit de dématérialiser des documents ou les données contenues dans le document.
4. L'article 1.10 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) dresse de manière exhaustive la liste des certificats et autres documents qui doivent impérativement se trouver à bord. D'autres réglementations, telles que le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), ainsi que la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) contiennent aussi des prescriptions relatives à ces documents.
5. Le RVBR fixe la liste des documents exigés à bord lors de la visite par la Commission de visite, le RPN définit les documents exigés pour l'équipage à bord, alors que le RPNR fixe la liste des documents exigés à bord durant l'exploitation du bâtiment.
6. L'article 1.10 du RPNR a fait récemment l'objet d'une refonte. À l'automne 2019, la CCNR a introduit, par la résolution 2019-II-16, une nouvelle annexe 13. Par cette résolution, la rédaction de l'article 1.10 du RPNR a également été simplifiée en renvoyant de manière expresse à une nouvelle annexe 13 du RPNR, qui comprend une liste exhaustive sous forme de tableau synthétique des documents de bord, réorganisée en six sous-catégories (bâtiment, équipage, secteurs de navigation, appareils de navigation et information, équipements, cargaison et déchets). Une première étape dans la dématérialisation a également été franchie, puisque la présentation des documents de type informatif, tels que le Guide de radiocommunication (article 1.11, chiffre 2) sous forme électronique, a été autorisée.

7. La présente proposition d'amendements s'inscrit dans la continuité de la refonte de 2019 et vise à autoriser davantage la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique. L'objectif de cette annexe 13 est notamment de préciser pour chaque document s'il peut être présenté au format électronique ou non. En pratique, deux catégories peuvent être identifiées comme suit :
 - a) Les documents officiels et certificats pour lesquels la dématérialisation est déjà prévue ou est déjà mise en œuvre. À titre d'exemple, des travaux importants de modifications sont actuellement en cours concernant
 - le certificat de visite / le certificat de l'Union pour les bateaux de navigation intérieure,
 - la patente du Rhin, le livret de service, l'attestation de connaissances de secteur, le livre de bord.
 - b) les documents officiels et certificats pour lesquels la dématérialisation n'est pas prévue.
8. La présente proposition d'amendements a pour objectif de déterminer les conditions qui autoriseraient la présentation ou la mise à disposition de certains documents de bord sous forme électronique, bien qu'il soit encore impossible de prévoir quand interviendra leur dématérialisation. En ce sens, l'article 1.10 du RPNR est modifié par l'ajout d'un chiffre 2.
9. La présente proposition d'amendements entrera en vigueur le 1^{er} juin 2022. Des modifications ultérieures sont à prévoir une fois que le format électronique aura été introduit pour les documents relatifs au conducteur et au bateau.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

À ce titre, la présente proposition d'amendements remplit plusieurs objectifs.

Le premier objectif est de donner un signal fort à la profession de la navigation intérieure en autorisant la présentation de documents de bord sous format électronique pour certains documents de bord. Il s'agit d'une étape importante qui vise à autoriser, par analogie au document sous format papier, la présentation de documents de bord simplement sous format électronique, sans niveau d'authentification supplémentaire. Concrètement, cette première étape se traduit par l'ajout de deux nouvelles colonnes dans le tableau de l'annexe 13 du RPNR, à savoir :

- L'avant-dernière colonne « Présentation des certificats et autres documents de bord sur support électronique » indique si la présentation des certificats et autres documents de bord au moyen d'un format électronique est autorisée ou non.
- La dernière colonne « Format électronique approprié » précise, dans le cas où la présentation des certificats et autres documents de bord sur support électronique est autorisée, le format retenu. Le format électronique PDF (*Portable Document Format*) figurant dans le tableau correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008. Cette première étape permet également d'autoriser qu'un document de bord puisse être présenté au format PDF tout en étant à tout moment consultable en ligne et hors ligne sans niveau d'authentification supplémentaire.

Le deuxième objectif est d'actualiser la liste des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR en intégrant à l'annexe 13 du RPNR le dossier de sécurité qui doit se tenir à bord des bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers, en vertu de l'article 8.10 du RPNR.

Le troisième objectif visé par la présente proposition d'amendements est de faciliter la tâche à la profession, mais également aux autorités chargées de l'application de la réglementation, en l'espèce les autorités de délivrance et de contrôle.

En effet, les documents de transport électroniques conformes à l'ADN contribuent également à la gestion sûre des accidents et des incidents. La consultation des documents de transport par les services de contrôle et d'urgence serait possible sans nécessiter un accès à bord du bateau.

Alternative éventuelle aux amendements envisagés

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Pour autant, maintenir la version actuelle de l'article 1.10 et de l'annexe 13 du RPNR en vigueur n'est pas une alternative possible au vu des objectifs fixés par la Déclaration ministérielle de Mannheim.

Conséquences de ces amendements

Ces amendements n'entraînent que des coûts limités pour la profession, puisque le logiciel nécessaire pour délivrer un document au format PDF est disponible gratuitement. En outre, il est probable que la profession dispose déjà du matériel nécessaire, à savoir d'un ordinateur standard. Un document de transport électronique conforme à l'ADN requiert de la part du transporteur un effort d'organisation et de traitement des données légèrement plus important, étant donné que doivent être observées des exigences particulières (voir les lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN).

La possibilité pour le conducteur de présenter certains certificats et autres documents de bord sous forme électronique contribue à une réduction des charges administratives, l'utilisation du format papier s'en trouvant fortement réduite.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Un rejet de ces modifications du RPNR serait contraire aux objectifs fixés par la Déclaration ministérielle de Mannheim.

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

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

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

dans le but de promouvoir le développement de la numérisation dans la navigation rhénane,

afin d'alléger la charge administrative dans la navigation rhénane sans réduire son niveau de sécurité,

dans le but d'autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique,

adopte les amendements à l'article 1.10 et à l'annexe 13 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de police d'examiner la nécessité d'adapter ces amendements en fonction des développements ultérieurs.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur au 1^{er} juin 2022.

Annexe

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

1. L'article 1.10 est rédigé comme suit :

« Article 1.10

Certificats et autres documents de bord

1. Les certificats et autres documents visés à l'annexe 13 du présent règlement doivent se trouver à bord lorsqu'ils sont prescrits par des dispositions particulières. Ils doivent être présentés à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
2. Certains des certificats et autres documents visés à l'annexe 13 du présent règlement peuvent être mis à disposition sous la forme d'un exemplaire au format électronique consultable à tout moment dans les conditions fixées dans l'annexe 13 du présent règlement. »

2. L'annexe 13 est rédigée comme suit :

« Annexe 13

LISTE DES CERTIFICATS ET AUTRES DOCUMENTS DEVANT SE TROUVER À BORD CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 1.10 DU RPNR

La colonne « Base juridique » figurant dans le tableau ci-après fait référence aux règlements, conventions et arrangement administratif suivants :

- Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN),
- Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR),
- Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieur (ES-TRIN),
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN),
- Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI),
- Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, conclue à Genève, le 15 février 1966 (Convention du 15 février 1966),
- Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

L'avant-dernière colonne, figurant dans le tableau ci-après, indique si la présentation des certificats et autres documents de bord au moyen d'un format électronique est autorisée ou non.

La dernière colonne « Format électronique » figurant dans le tableau ci-après, précise le format électronique en vertu duquel les certificats et autres documents peuvent être présentés sous forme électronique. Le format électronique PDF figurant dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008.

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
1. Bâtiments				
1.1	Le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent	RVBR, article 1.04	Non acceptée	
1.2	L'attestation d'appartenance à la navigation rhénane	Résolution CCNR 2015-II-10	Acceptée	Format PDF
1.3	Le certificat de jaugeage du bâtiment	Convention du 15 février 1966	Non acceptée	
2. Équipage				
2.1	Une patente du Rhin, une patente provisoire du Rhin ou un autre certificat de conduite reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou une grande patente ou un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu dudit Règlement; pour les certificats de conduite reconnus équivalents, le conducteur doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	RPN, article 3.02 RPN, article 7.14	Non acceptée	

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
2.2	Le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe A4 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage ; à bord des bateaux possédant un certificat communautaire ou un certificat de l'Union reconnu sur le Rhin conformément à l'annexe O du RVBR, un livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État tiers et reconnu par la CCNR peut se trouver à bord en remplacement du livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique. Les livres de bord reconnus doivent être tenus dans au moins l'une des langues officielles de la CCNR	RPN, article 3.13	Non acceptée	
2.3	L'attestation relative à la délivrance des livres de bord	RPN, article 3.13	Acceptée	Format PDF
2.4	Un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; ce document n'est pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu dudit Règlement porte la mention correspondante ; lorsque la Commission centrale pour la navigation du Rhin a reconnu comme équivalents le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar d'un État, le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas requis si le certificat de conduite porte la mention correspondante	RPN, article 6.03	Non acceptée	
2.5	Un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau	Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, Annexe 5	Non acceptée	

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
2.6	Les attestations pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	RPN, article 5.01 et suivants	Non acceptée	
2.7	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement	RPN, article 4bis.02	Non acceptée	
3. Secteurs de navigation				
3.1	L'attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service	ES-TRIN, article 23.01	Acceptée	Format PDF
3.2	Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve délivrée par une société de classification reconnue relative à la flottabilité, à l'assiette et à la stabilité des parties du bâtiment après séparation dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée	ES-TRIN, article 28.04, chiffre 2, lettre c)	Acceptée	Format PDF
4. Appareil de navigation et information				
4.1	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF
4.2	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'indicateur de vitesse de rotation	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
4.3	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 3 ES-TRIN, annexe 5, section IV, article 2, chiffre 9	Acceptée	Format PDF
4.4	L'attestation relative au montage et au fonctionnement du tachygraphe ainsi que les enregistrements prescrits du tachygraphe	ES-TRIN, annexe 5, section V, articles 1 et 2, chiffre 6	Acceptée	Format PDF
4.5	Le ou les "certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences" ou la "licence de station de navire"		Acceptée	Format PDF
5. Équipements				
5.1	L'attestation de contrôle des installations de gouverne motorisées	ES-TRIN, article 6.09, chiffre 5	Acceptée	Format PDF
5.2	L'attestation de contrôle de la timonerie réglable en hauteur	ES-TRIN, article 7.12, chiffre 12	Acceptée	Format PDF
5.3	Les attestations de contrôle des chaudières et aux autres réservoirs sous pression	ES-TRIN, article 8.01, chiffre 2	Acceptée	Format PDF
5.4	La copie du certificat d'agrément de type, les instructions du constructeur et la copie du recueil des paramètres des moteurs	ES-TRIN, article 9.01, chiffre 3	Acceptée	Format PDF
5.5	Les documents relatifs aux installations électriques	ES-TRIN, article 10.01, chiffre 2	Acceptée	Format PDF
5.6	L'attestation relative aux câbles	ES-TRIN, article 13.02, chiffre 3, lettre a)	Acceptée	Format PDF
5.7	Le marquage de contrôle des extincteurs portatifs	ES-TRIN, article 13.03, chiffre 5	Acceptée	Format PDF

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
5.8	Les attestations de contrôle des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure	ES-TRIN, article 13.04, chiffre 8 ES-TRIN, article 13.05, chiffre 9	Acceptée	Format PDF
5.9	Les attestations de contrôle et les instructions d'utilisation des grues	ES-TRIN, article 14.12, chiffres 6, 7 et 9	Acceptée	Format PDF
5.10	L'attestation de contrôle des installations à gaz liquéfiés	ES-TRIN, article 17.13	Acceptée	Format PDF
5.11	Le certificat d'agrément de type et l'attestation de maintenance de la station d'épuration de bord	ES-TRIN, article 18.01, chiffres 5 et 9	Acceptée	Format PDF
5.12	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité	ES-TRIN, article 30.03, chiffre 1 et annexe 8, chiffre 1.4.9	Acceptée	Format PDF
5.13	Pour les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et aménagés pour leur séjour à bord pendant la nuit, le dossier de sécurité	RPNR, article 8.10	Acceptée	Format PDF
6. Cargaison et déchets				
6.1	Les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3		

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
6.1.1	Le document de transport	ADN, 8.1.2.1, b)	Acceptée	Exclusivement dans un format conforme aux exigences de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN, en liaison avec les lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN
6.1.2	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et règlement annexé (ADN)	ADN, 8.1.2.1, d)	Acceptée	Version texte au format électronique lisible à tout moment
6.1.3	Autres documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, a), c) et e) à h) et k) ADN, 8.1.2.2, a), c) à h) ADN, 8.1.2.3, a), c) à x)	Non Acceptée	

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
6.2	En cas de transport de conteneurs, les documents relatifs à la stabilité du bâtiment vérifiés par une Commission de visite, y compris le plan ou le bordereau de chargement correspondant au cas de chargement et le résultat du calcul de stabilité relatif au cas de chargement ou à un cas comparable de chargement antérieur ou à un cas de chargement type du bâtiment	ES-TRIN, article 27.01, chiffre 2 (Description des documents et visa de la Commission de visite) ES-TRIN, article 28.03, chiffre 3 (Résultat du calcul pour les bateaux porte-conteneurs) RPNR, article 1.07, chiffre 5 (Résultat du contrôle de stabilité et plan de chargement)	Acceptée	Format PDF
6.3	Le carnet de contrôle des huiles usagées, dûment rempli	RPNR, article 15.05 et annexe 10 CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, articles 1.01, 2.03 et appendice I	Non acceptée	
6.4	Le justificatif d'approvisionnement en gazole y compris les reçus des transactions de rétribution du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord	CDNI, annexe 2 (Règlement d'application), Partie A, article 3.04, chiffre 1	Non acceptée	
6.5	L'attestation de déchargement	RPNR, article 15.08, chiffre 2 CDNI, annexe 2 et Partie B, modèle de l'appendice IV	Non acceptée	

»

PROTOCOLE 11

Amendements définitifs pour la mise en cohérence du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à la première édition du Standard européen pour les services d'information fluviale ES-RIS 2021/1 (Articles 1.01, 4.07, 12.01 et annexe 11)

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - pourront se référer en vue de leur application.
2. Lors de sa réunion du 15 avril 2021, le CESNI a adopté une première édition 2021/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ci-après ES-RIS). L'abréviation provient de la version anglaise dudit standard, à savoir « European Standard for River Information Services ».
3. L'ES-RIS fixe les spécifications techniques des principales technologies utilisées par les services d'information fluviale (SIF) afin de permettre notamment une parfaite interopérabilité sur le Rhin et les voies d'eau de l'Union européenne. Disponible en 4 langues (allemand, anglais, français, néerlandais), la première édition de l'ES-RIS (ES-RIS 2021/1) comprend les spécifications techniques déjà publiées par la Commission européenne ainsi qu'un standard d'essai adopté par le CESNI et qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2022. En détail, il s'agit des 5 standards SIF suivants :
 - le Standard ECDIS Intérieur, Édition 2.4 qui reprend le Règlement d'exécution (EU) 2018/1973 ;
 - le Standard VTT, Édition 1.3 qui reprend le Règlement d'exécution (EU) 2019/838 ;
 - le Standard NtS, Édition 4.0 qui reprend le Règlement d'exécution (EU) 2018/2032 ;
 - le Standard ERI, Édition 1.3 qui reprend le Règlement d'exécution (EU) 2019/1744 ;
 - le Standard d'essai AIS Intérieur du CESNI Edition 3.0, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1^{er} janvier 2022 (comme l'ES-TRIN 2021/1).
4. L'ES-RIS permet d'accroître la lisibilité et l'accessibilité des standards SIF, tant pour les administrations nationales que pour les experts SIF et les entreprises et les développeurs de logiciels nautiques intérieurs. L'ambition est également d'avoir un mécanisme régulier d'actualisation de l'ES-RIS.
5. L'ES-RIS n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'UE, d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.
6. En ce qui concerne la mise en œuvre des SIF sur le Rhin, la CCNR est perçue comme un pionnier. Elle a adopté, dès 1998, des documents en lien avec les SIF. Pour autant, afin d'accroître le degré d'harmonisation, la CCNR a décidé de ne plus adopter ses propres standards mais de renvoyer directement aux standards SIF publiés par le CESNI.

7. La CCNR a exprimé son intention de mettre en vigueur l'ES-RIS 2021/1 à compter du 25 avril 2022 qui correspond à la date la plus tardive de fin de transposition accordée aux États membres pour la mise en œuvre des standards susmentionnés. Ce faisant, la CCNR assure une parfaite harmonisation avec le droit de l'Union européenne.
8. Par conséquent, la CCNR décide d'adapter le RPNR afin de faire référence à l'ES-RIS 2021/1, ce qui implique de modifier plusieurs de ses articles.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

La proposition d'amendements vise à renvoyer dans le RPNR à la première édition de l'ES-RIS 2021/1.

L'objectif de ces amendements est également de contribuer à une mise en œuvre harmonisée des SIF sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne. Un autre objectif est également d'assurer une interopérabilité des systèmes qui utilisent les données issues des SIF.

Le dernier objectif visé par la présente proposition d'amendements est de mettre en cohérence les exigences figurant actuellement dans le RPNR avec celles de l'ES-RIS, qui contient les dernières éditions des standards SIF. Cela permet de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane, mais aussi de rendre le RPNR plus lisible et intelligible, ce qui renforce sa sécurité juridique.

Alternative éventuelle aux amendements envisagés

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Cela reviendrait à conserver des renvois vers des standards SIF, dont les éditions sont déjà obsolètes, ce qui compliquerait la lecture, affaiblirait la sécurité juridique et pourrait poser des problèmes d'interopérabilité.

De même, l'utilisation de vieilles éditions de standards SIF entraverait le développement de la digitalisation dans la navigation intérieure alors que c'est l'une des priorités énoncées dans la déclaration de Mannheim.

Conséquences de ces amendements

Dans ce contexte, il convient de mettre à jour les références aux standards SIF au sein du RPNR.

L'article 1.01 est actualisé comme suit :

- La lettre ac) du RPNR est actualisée en renvoyant à l'ES-RIS en lieu et place du standard "Suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure" adopté par la CCNR.
- La lettre ah) du RPNR est actualisée en remplaçant le point final par un point-virgule, compte tenu de l'ajout d'une lettre ai) à l'énumération.
- Une nouvelle définition est insérée après la lettre ah) et vise à définir l'ES-RIS, avec mention explicite de l'édition (2021/1).

Par analogie aux références statiques à chaque nouvelle édition de l'ES-TRIN ou aux précédents standards SIF adoptés par la CCNR, une référence statique à l'ES-RIS, c'est-à-dire avec la mention de l'édition, a été privilégiée pour permettre de vérifier les éventuels impacts du contenu de l'ES-RIS sur les dispositions du RPNR et clarifier l'édition à prendre en compte afin de garantir une parfaite interopérabilité des SIF.

Les renvois aux standards SIF sont actualisés dans les autres articles du RPNR :

- A l'article 4.07, chiffres 3 et 4, du RPNR, un renvoi est à présent inséré vers la partie I « Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure » et la partie II « Systèmes de suivi et de localisation des bateaux » de l'ES-RIS ;
- A l'article 12.01, chiffre 1, du RPNR, un renvoi est à présent inséré vers la partie IV « Systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure » de l'ES-RIS ;
- L'annexe 11, chiffre 2, du RPNR a été actualisée pour tenir compte des nouvelles dispositions figurant dans l'ES-RIS.

Enfin, l'actualisation des renvois vers l'ES-RIS implique également de modifier l'annexe 11 du RPNR pour tenir compte des nouvelles éditions 2.0 et 3.0 du Standard d'essai AIS Intérieur. Ainsi, la façon de saisir les données de longueur et de largeur des convois a changé pour les appareils AIS Intérieur installés après le 1^{er} décembre 2015 et qui doivent être conformes aux éditions précitées.

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

Ces amendements entreront en vigueur le 25 avril 2022.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas de contribuer à une mise en œuvre harmonisée des SIF sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne.

Il en résulterait des incohérences, y compris à moyen et long terme, sur l'utilisation harmonisée des standards SIF, ce qui serait préjudiciable aux objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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

vu le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS), édition 2021/1, adopté le 15 avril 2021 par le CESNI,

désireuse de promouvoir une mise en œuvre harmonisée des services d'information fluviale (SIF) sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne,

consciente de l'intérêt de disposer de standards techniques uniformes pour assurer une interopérabilité des systèmes utilisés par les SIF,

dans le but de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 25 avril 2022.

Annexe : Amendements aux articles 1.01, 4.07, 12.01 et à l'annexe 11 du Règlement de police pour la navigation du Rhin

**Amendements aux articles 1.01, 4.07, 12.01 et à l'annexe 11
du Règlement de police pour la navigation du Rhin**

1. *L'article 1.01 est modifié comme suit :*

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

« ac) "appareil AIS Intérieur" un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens des dispositions de la partie II « standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux » de l'ES-RIS ; »

b) *La lettre ah) (adoptée par la résolution 2020-II-22) est rédigée comme suit :*

« ah) "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2021/1. Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique ; »

c) *La lettre ai) est ajoutée après la lettre ah) comme suit :*

« ai) "ES-RIS" standard européen pour les services d'information fluviale, dans son édition 2021/1. Pour l'application de l'ES-RIS, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique. »

2. *L'article 4.07 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 3, première et deuxième phrase, est rédigé comme suit :*

« 3. Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour. L'appareil ECDIS Intérieur en mode information doit respecter les dispositions de la partie I « Standard relatif au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure » de l'ES-RIS. »

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

« 4. Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément aux dispositions de la partie II « Standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux » de l'ES-RIS :

- a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
- b) Nom du bateau ;

- c) Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II « standard relatif aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux » de l'ES-RIS ;
- d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
- e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
- f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
- g) Position (WGS 84) ;
- h) Vitesse sur route ;
- i) Route ;
- j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
- k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
- l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11 ;
- m) Indicatif d'appel. »

3. *L'article 12.01, chiffre 1 (adopté par la résolution 2020-I-12), est rédigé comme suit :*

- « 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 aux dispositions de la partie IV « Standard relatif aux systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure » de l'ES-RIS :
- 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. »

4. L'annexe 11, chiffre 2, est rédigée comme suit :

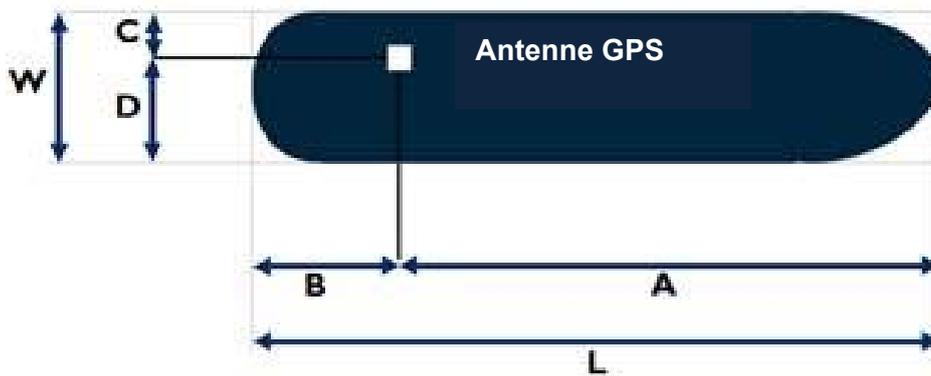
« 2. Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment

2.1 Si l'appareil AIS Intérieur a été installé à bord avant le 1^{er} décembre 2015 :

a) Dans le cas d'un bâtiment

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.

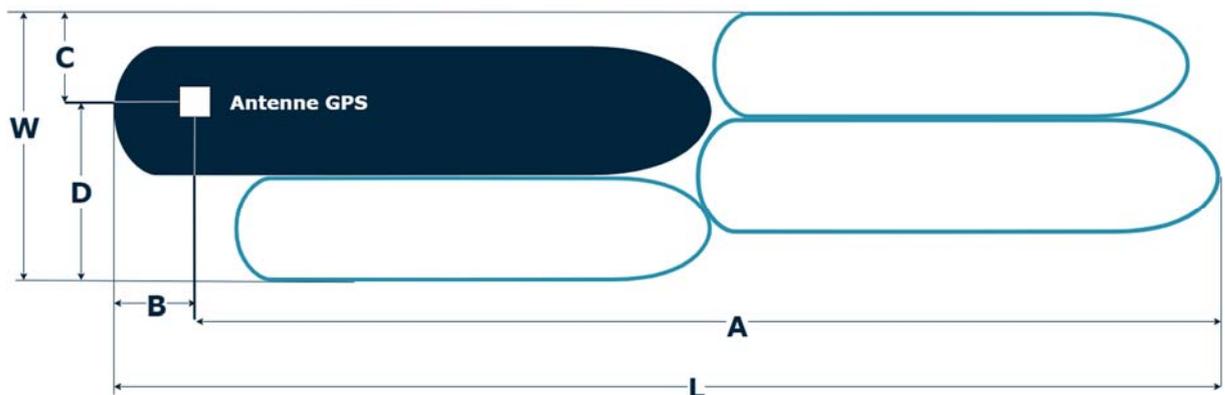


Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un bâtiment

b) Dans le cas d'un convoi

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m et les valeurs W et L avec une précision de 0,1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.



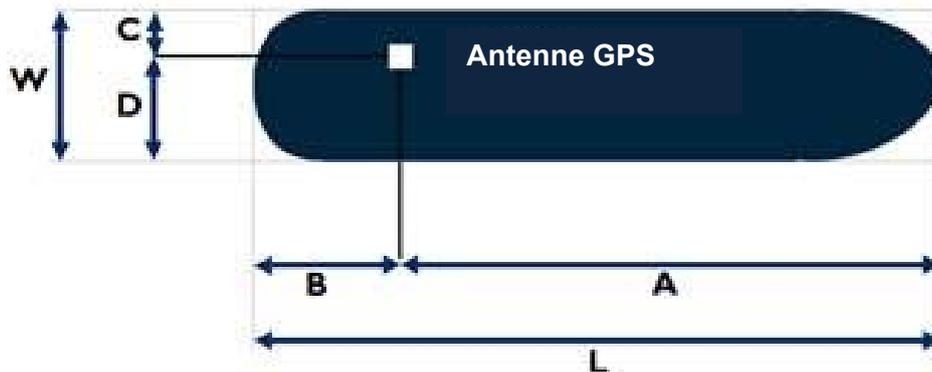
Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un convoi

2.2 Si l'appareil AIS Intérieur a été installé à bord à partir du 1^{er} décembre 2015 :

a) Dans le cas d'un bâtiment

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 0,1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.

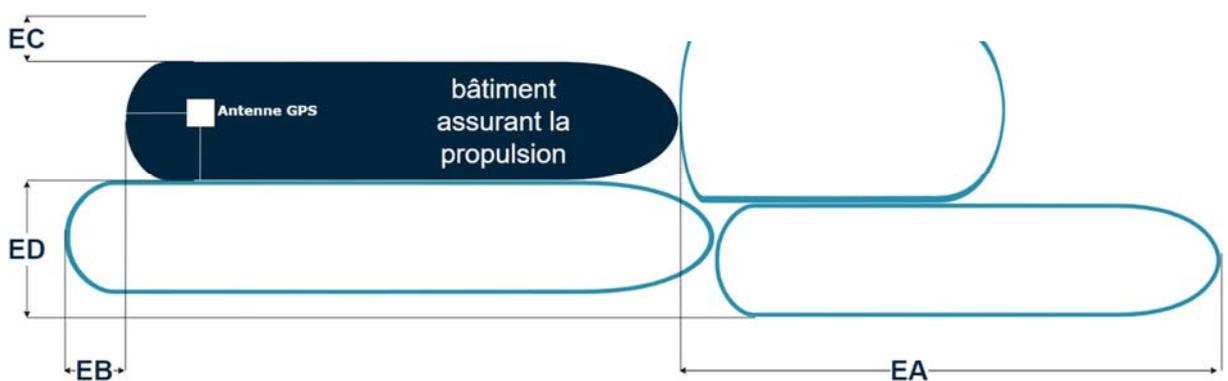


Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un bâtiment

b) Dans le cas d'un convoi

Le conducteur doit saisir les valeurs EA, EB, EC et ED avec une précision de 0,1 m.

La dimension EA est orientée vers la proue.



Indications concernant les valeurs EA, EB, EC et ED d'un convoi »

PROTOCOLE 12

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire - nouvelle édition des Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Article 4.07, chiffre 3)

1. Par sa résolution 2013-II-16, la CCNR a décidé d'introduire de manière obligatoire l'équipement en appareil AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur en mode information ou en un appareil comparable pour la visualisation de cartes. À cet effet, elle a chargé son Comité du règlement de police d'élaborer des recommandations techniques et exigences minimales pour les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes, y compris leurs cartes électroniques de navigation intérieure.
2. Les Exigences minimales concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments ont été adoptées par la résolution 2014-I-12.
3. Afin de revêtir un caractère obligatoire, les exigences minimales nécessitent une référence dans les règlements de la navigation rhénane. L'article 4.07, chiffre 3, deuxième phrase, du RPNR fait actuellement une référence aux Exigences minimales sous la forme de prescription de caractère temporaire. La résolution 2020-I-14 a prolongé jusqu'au 30 novembre 2023 les prescriptions de caractère temporaire à l'article 4.07, chiffre 3, deuxième phrase, du RPNR initialement adoptées par la résolution 2014-I-12.
4. Lors de sa réunion du 15 avril 2021, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a adopté une première édition du Standard européen pour les services d'information fluviale (ci-après ES-RIS 2021/1). L'abréviation provient de la version anglaise dudit standard, à savoir « European Standard for River Information Services ». L'ES-RIS fixe les spécifications techniques des principales technologies utilisées par les services d'information fluviale (SIF) afin de permettre notamment une parfaite interopérabilité sur le Rhin et les voies d'eau de l'Union européenne. La première édition de l'ES-RIS reprend les spécifications techniques déjà publiées par la Commission européenne, entre autres le Standard ECDIS Intérieur, Édition 2.4 (Règlement d'exécution (EU) 2018/1973). La CCNR a exprimé son intention de mettre en vigueur l'ES-RIS 2021/1 à compter du 25 avril 2022 qui correspond à la date la plus tardive de fin de transposition accordée aux États membres pour la mise en œuvre des spécifications techniques susmentionnées. Ce faisant, la CCNR assure une parfaite harmonisation avec le droit de l'Union européenne.
5. Le renvoi dans le RPNR à l'ES-RIS 2021/1 implique notamment la mise en cohérence de l'article 4.07 du RPNR, mais également l'actualisation des Exigences minimales adoptées par la résolution 2014-I-12.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

En lien avec la résolution 2021-I-11, cette proposition d'amendement vise

- à mettre en cohérence les Exigences minimales mentionnés à l'article 4.07, chiffre 3, du RPNR au vu du renvoi à l'ES-RIS 2021/1 ;
- à adopter une nouvelle édition des Exigences minimales. En effet, initialement ces exigences minimales s'appliquaient également aux appareils ECDIS Intérieur en mode information, car elles ont été adoptées lorsque le standard ECDIS Intérieur ne comptait pas encore de prescriptions relatives au mode information. Il est donc nécessaire d'actualiser ces exigences minimales, car l'ES-RIS contient à présent de telles prescriptions.

Alternative éventuelle aux amendements envisagés

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR ou les Exigences minimales. Ainsi, conserver le contenu des Exigences minimales adoptées en 2014 engendrerait une incertitude juridique sur les exigences à respecter pour les appareils ECDIS Intérieur en mode information, qui devraient respecter à la fois les exigences minimales de l'ES-RIS et celles des Exigences minimales de la CCNR précitées.

Conséquences de ces amendements

Dans ce contexte, il convient de mettre à jour les références au sein du RPNR. Une troisième phrase à l'article 4.07, chiffre 3, est ajoutée pour renvoyer vers la nouvelle édition des « Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments » qui sont également actualisées. Cette troisième phrase concerne les seuls appareils comparables précités. En effet, les appareils ECDIS Intérieur en mode information doivent respecter les exigences de l'ES-RIS 2021/1, comme le prévoit la résolution 2021-I-11.

Pour assurer un parallélisme des formes avec les dispositions du RPNR actuellement en vigueur, l'amendement du RPNR visant à renvoyer vers la nouvelle édition des Exigences minimales (Article 4.07, chiffre 3, troisième phrase) prend la forme d'une prescription de caractère temporaire valable jusqu'au 30 novembre 2024.

De plus, il convient également d'actualiser les Exigences minimales adoptées par la résolution 2014-I-12. En effet, les Exigences minimales définies en 2014 pour les systèmes de visualisation de cartes électroniques et actuellement en vigueur portent à la fois sur les appareils comparables pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure et sur les appareils ECDIS Intérieur en mode information.

L'ES-RIS 2021/1 contient des exigences applicables aux appareils ECDIS Intérieur en mode information. Aussi les exigences minimales précitées ont-elles été actualisées.

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

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à amender le RPNR. Toutefois les exigences minimales applicables aux appareils comparables seraient à clarifier.

De même, conserver le contenu des exigences minimales adoptées en 2014 engendrerait une incertitude juridique sur les exigences à respecter pour les appareils ECDIS Intérieur en mode information, qui devraient respecter à la fois les exigences de l'ES-RIS et celles des exigences minimales de la CCNR précitées.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

vu la résolution 2013-II-16 qui a introduit de manière obligatoire l' AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes sur le Rhin,

se référant à la résolution 2014-I-12 relative aux Exigences minimales concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments,

vu la résolution 2020-I-14 qui a prolongé les prescriptions de caractère temporaire à l'article 4.07, chiffre 3, deuxième phrase, du RPNR jusqu'au 30 novembre 2023,

vu le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS), édition 2021/1, adopté le 15 avril 2021 par le CESNI,

vu la résolution 2021-I-11 amendant le Règlement de police pour la navigation du Rhin pour renvoyer vers l'ES-RIS 2021/1,

désireuse de promouvoir une mise en œuvre harmonisée des SIF sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne,

dans le but de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

I

adopte l'amendement à l'article 4.07, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe 1 à la présente résolution qui, conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin, sera en vigueur du 25 avril 2022 au 30 novembre 2024,

II

adopte la teneur des Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments, telle qu'elle figure en annexe 2 à la présente résolution en langue allemande, anglaise, française et néerlandaise.

Les Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments entrent en vigueur le 25 avril 2022.

III

abroge avec effet au 24 avril 2022

- la résolution 2014-I-12 relative aux Exigences minimales concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments ;
- la résolution 2020-I-14 qui a prolongé les prescriptions de caractère temporaire à l'article 4.07, chiffre 3, deuxième phrase, du RPNR jusqu'au 30 novembre 2023.

Annexe 1 : Amendement à l'article 4.07, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin

Annexe 2 : Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments

Annexe 1 au protocole 12

**Amendement à l'article 4.07, chiffre 3,
du Règlement de police pour la navigation du Rhin**

À l'article 4.07, chiffre 3, la phrase suivante est ajoutée à la suite des deux premières phrases comme suit :

« L'appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques et la carte électronique de navigation intérieure doivent être conforme aux Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Résolution 2021-I-11). »

**Exigences minimales
concernant les appareils pour la
visualisation de cartes électroniques de
navigation intérieure
en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur
à bord des bâtiments**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Avant-propos	36
1. Exigences minimales et recommandations concernant les cartes électroniques de navigation intérieure utilisées	38
2. Exigences minimales et recommandations concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure	38
3. Exigences minimales et recommandations concernant le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure	38

AVANT-PROPOS

La CCNR a introduit par sa résolution 2013-II-16 l'obligation de posséder et d'utiliser l'AIS Intérieur à compter du 1^{er} décembre 2014.

Lors de l'introduction de l'AIS Intérieur, l'obligation d'utiliser les appareils ECDIS Intérieur en mode information ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure à bord des bâtiments a été simultanément introduite¹. L'appareil AIS Intérieur doit être connecté à l'appareil ECDIS en mode information² ou à l'appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, et une carte électronique de navigation intérieure à jour doit être utilisée.

Le présent document fixe les exigences minimales concernant les appareils comparables pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments.

En outre sont formulées des recommandations qui contribuent à améliorer la précision et la clarté et donc la fiabilité de l'affichage des données AIS Intérieur. De par leur nature, ces recommandations ne revêtent pas un caractère obligatoire, mais la CCNR recommande néanmoins leur observation au même titre que celle des exigences minimales obligatoires.

Aux fins de l'identification d'exigences minimales et de recommandations fondamentales, sont considérés dans les chapitres ci-après les équipements de bord suivants :

- a) les cartes électroniques de navigation intérieure,
- b) les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure,
- c) le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure.

Il est à noter que, le cas échéant, les autorités compétentes peuvent fixer des exigences supplémentaires dépassant le cadre des exigences minimales pour des *fonctionnalités spéciales*.

Remarque :

L'ES-RIS est le standard européen pour les services d'information fluviale, tel que mentionné à l'article 1.01, lettre ai), du Règlement de police pour la navigation du Rhin. Pour l'application de l'ES-RIS, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique.

¹ À l'exception des bacs.

² Le standard ECDIS Intérieur fait une distinction entre le mode information et le mode navigation.
Le **mode information** désigne l'utilisation de l'ECDIS Intérieur uniquement à des fins d'information, sans image radar superposée.
Le **mode navigation** désigne l'utilisation de l'ECDIS Intérieur lors de la conduite du bâtiment avec une image radar superposée.

1. Exigences minimales et recommandations concernant les cartes électroniques de navigation intérieure utilisées

Exigences minimales :

- Les cartes électroniques de navigation intérieure doivent reproduire de façon précise les contours de la rivière et du chenal navigable et doivent être basées sur des cartes électroniques de navigation intérieure officielles.
- Les cartes électroniques de navigation intérieure doivent être stockées dans l'appareil pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, à bord du bâtiment.

Recommandation :

- Il est recommandé d'utiliser les CEN¹ officielles les plus récentes.

2. Exigences minimales et recommandations concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

Exigences minimales :

- Les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure doivent être connectés à l'appareil AIS Intérieur par une liaison câblée fiable.
- Lorsque le bâtiment fait route, les appareils doivent être dédiés exclusivement à la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure.
- Les informations visualisées doivent être bien visibles depuis le poste de gouverne.

Recommandations :

- L'appareil pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait respecter les exigences du standard ECDIS Intérieur pour le mode navigation figurant dans la partie I de l'ES-RIS.
- Si le bâtiment est équipé d'un appareil ECDIS Intérieur en mode navigation, il est recommandé d'utiliser, pour le mode information, un appareil supplémentaire et distinct pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure.

3. Exigences minimales et recommandations concernant le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

Exigences minimales :

- Le logiciel doit afficher sur la carte électronique de navigation intérieure la position correcte et actuelle du propre bâtiment.
- Le logiciel doit afficher sur la carte électronique de navigation intérieure la position correcte et actuelle des autres bâtiments.
- Le logiciel doit permettre, pour un bâtiment choisi, d'afficher la liste détaillée des informations AIS selon l'article 4.07, chiffre 4, du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Recommandations :

- Le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait respecter les exigences du mode navigation du standard ECDIS Intérieur figurant dans la partie I de l'ES-RIS.
- Si aucun cap (heading) n'a été fixé, le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait orienter la carte de sorte que le bâtiment suive l'axe de la voie d'eau.

¹ CEN : Cartes Electroniques de Navigation

**Minimum requirements
for devices for displaying
electronic charts for inland navigation
with a view to using Inland AIS data
on board vessels**

Note from the Secretariat:

This document has been adopted in the three working languages of the CCNR (French, German, Dutch) during its Plenary Session of spring 2021 (Resolution 2021-I-12)

It has been translated into English for information purposes only.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Foreword	43
1. Minimum requirements and recommendations for electronic charts for inland navigation in use	45
2. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display devices for inland navigation	45
3. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display software for inland navigation	45

FOREWORD

CCNR passed resolution 2013-II-16 making it compulsory to possess and use the Inland AIS with effect from 1st December 2014.

The introduction¹ of Inland AIS was accompanied simultaneously by the obligation to use ECDIS devices in information mode or a comparable device for displaying electronic charts for inland navigation on board vessels. The Inland AIS device must be connected to the ECDIS device in information mode² or to the comparable device for displaying electronic charts for inland navigation and an up-to-date electronic chart for inland navigation must be used.

This document lays down the minimum requirements regarding comparable device for displaying electronic charts for inland navigation with a view to using Inland AIS data on board vessels.

It also makes recommendations helping to improve the accuracy and clarity and thus reliability with which Inland AIS data are displayed. By their very nature, these recommendations are not mandatory, but the CCNR does nonetheless recommend that they be adhered to in the same way as the mandatory minimum requirements.

For the purpose of identifying minimum requirements and fundamental recommendations, the following on-board equipment is considered in the sections below:

- a) electronic charts for inland navigation,
- b) devices for displaying electronic charts for inland navigation,
- c) the software for displaying electronic charts inland navigation.

It should be noted that, if appropriate, the competent authorities may lay down additional requirements beyond the minimum requirements for *special functions*.

Comment:

The ES-RIS is the European standard for river information services, as mentioned in Article 1.01(a) of the Rhine Police Regulations. Application of the ES-RIS requires a Member State to be one of the Rhine riparian States or Belgium.

¹ Except for ferries.

² The Inland ECDIS standard differentiates between information mode and navigation mode.

Information mode means the use of the Inland ECDIS for information purposes only, without overlaid radar image.

Navigation mode means the use of the Inland ECDIS for conning the vessel, with overlaid radar image.

1. Minimum requirements and recommendations for electronic charts for inland navigation in use

Minimum requirements:

- Electronic charts for inland navigation must accurately replicate the contours of the river and the navigable channel and must be based on the official inland navigation electronic charts.
- Electronic charts for inland navigation must be saved in the device for displaying electronic charts for inland navigation on board the vessel.

Recommendation:

- It is recommended that the most recent ENC¹ be used.

2. Minimum requirements and recommendations for devices displaying electronic charts for inland navigation

Minimum requirements:

- Electronic devices for displaying electronic charts for inland navigation must be connected to the Inland AIS device by a reliable cable connection.
- When the vessel is underway, devices must be exclusively dedicated to displaying electronic inland navigation charts.
- The information displayed must be readily visible from the conning position.

Recommendations:

- The electronic device for displaying electronic charts for inland navigation should comply with the navigation mode requirements of the Inland ECDIS standard in Part I of the ES-RIS.
- If the vessel is equipped with an Inland ECDIS device in navigation mode it is recommended that an additional and separate device be used for displaying electronic charts for inland navigation.

3. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display software for inland navigation

Minimum requirements:

- The software must display the vessel's current and correct position on the electronic chart for inland navigation.
- The software must display on the electronic chart for inland navigation the other vessel's current and correct position.
- For a given vessel, the software must display the detailed list of AIS information in accordance with Article 4.07(4) of the Police Regulations for the Navigation of the Rhine.

Recommendations:

- The electronic chart display software for inland navigation should comply with the Inland ECDIS navigation mode requirements in part I of the ES-RIS.
- When no heading is available, the electronic chart display software for inland navigation should orientate the chart such that the vessel follows the axis of the waterway.

¹ ENC: Electronic Navigational Chart

PROTOCOLE 13

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

Navigation automatisée

Pas de résolution.

PROTOCOLE 15

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 16

Adaptation de la procédure internationale d'alerte et de communication

Résolution

La Commission Centrale,

consciente de l'incidence sur la navigation rhénane des entraves à la suite d' incidents et d'accidents sur le Rhin,

consciente également de l'importance d'une communication ciblée et régulière sur les éléments concernant d'éventuelles entraves aux autorités compétentes des secteurs respectifs du Rhin et aux opérateurs fluviaux en vue de l'appréciation des situations qui pourraient se produire et leurs conséquences au niveau de la continuité de la navigation,

prend acte avec satisfaction des modifications proposées par son comité afin d'adapter la Procédure internationale d'alerte et de communication aux conséquences de pandémies,

invite ses délégations à intégrer cette procédure internationale dans les procédures nationales existantes autant ce faire se peut avant le 1^{er} octobre 2021,

invite le Secrétariat à lui faire rapport en cas de besoin sur les enseignements tirés de l'application de cette procédure internationale afin que des améliorations puissent être apportées le cas échéant à la Procédure internationale d'alerte et de communication.

Annexe

**Adaptation de la procédure internationale d'alerte et de communication
(sur la base de la résolution 2009-II-9)**

1. Objectif de la communication

Dès qu'un incident sur le Rhin est susceptible de provoquer une entrave à la navigation, la navigation sur ce fleuve et sur les voies navigables qui y sont reliées est concernée. De ce fait, les autorités compétentes doivent être informées d'une manière coordonnée sur les suites en vue de la mise en place de mesures d'encadrement. Les mesures proposées sont à considérer comme complémentaires par rapport aux procédures propres de l'autorité compétente sur le lieu de l'incident et n'affectent celles-ci en aucune manière.

La procédure s'applique également à d'autres événements imprévus entraînant une interruption de la navigation. Un tel événement imprévu peut être, par exemple, la réduction des horaires de fonctionnement des infrastructures de la navigation intérieure en cas de pandémie.

La procédure de communication se limite aux échanges entre des autorités (centrales de secteur et postes de trafic), partant du principe que la communication à la navigation pourrait se dérouler sur la base des procédures nationales en place.

2. Catégorisation des événements

La catégorisation des événements est effectuée selon les répercussions pour la navigation :

Classes d'évènement

<i>Classe</i>	<i>Entrave</i>	<i>Durée totale</i>	<i>Annonce</i>
1	Entrave à la navigation de courte durée	≤ 4 h	locale
2	Entrave à la navigation de durée moyenne	≤ 12 h	Postes de trafic / centrales de secteur voisins
3	Entrave à la navigation de longue durée	> 12 h	Réseau entier

L'appréciation doit être donnée de la manière la plus objective possible. En cas de doutes, la classe supérieure doit être retenue. Dans le cas de plusieurs interruptions de courte durée (par exemple moins de 4 heures chacune) sur plusieurs jours consécutifs, il convient de procéder à une estimation du total de la durée prévue des interruptions.

3. Informations à communiquer

Les informations que l'autorité compétente sur le lieu de l'incident ou pour l'évènement imprévu doit communiquer aux destinataires concernés comprennent les informations primaires et définissant l'incident ou l'évènement imprévu : lieu, type, ampleur de l'incidence pour la navigation, durée prévisible, fin, reprise de la navigation (voir le formulaire d'annonce d'entrave à la navigation).

Étant donné que la quantité et la qualité des informations augmentent tout au long de l'évènement, une communication sous la forme de mises à jour régulières et suivant une périodicité claire est à prévoir :

- a) une communication immédiate pour toute nouvelle information relative à l'ampleur de l'évènement, telle que :
 - un changement des conditions de navigation,
 - un changement de la durée prévisible des entraves,
 - l'apparition de nouveaux effets secondaires ayant trait à la navigation ;
- b) une communication sur l'état des lieux au moins 2 fois par jour pour les avaries, pour les autres évènements, à des intervalles appropriés en fonction de la durée de l'évènement, mais au moins une fois par semaine ;
- c) toute communication précisera l'heure de diffusion de la communication suivante ; toutes les communications seront assorties d'un numéro de série ;
- d) un message de fin.

4. Format de la communication

Le recours à un formulaire de constat préétabli, assorti du classement des évènements doit faciliter la collecte des informations pertinentes et la prise de connaissance par les destinataires.

Sur la base des formats existants, un modèle compatible avec les formats existants a été élaboré (en annexe).

Les informations libres à incorporer dans le formulaire de constat doivent être rédigées dans la langue de son rédacteur et, le cas échéant, en langue allemande.

5. Réseau et voies de communication

Eu égard à la place centrale des postes de trafic et des centrales de secteur le long du Rhin au niveau de l'encadrement de la navigation, ceux-ci forment le réseau principal dans lequel les informations sur les entraves à la navigation seront transmises :

L'ensemble du réseau dans lequel les informations seront transmises comprend :

- a) les centrales de secteur Bâle, Gamsheim (CARING), Oberwesel et Duisburg ainsi que les postes de trafic, Nimègue, Tiel, Dordrecht et Wijk bij Duurstede ;
- b) les postes de trafic centralisés des ports de Rotterdam, d'Amsterdam et d'Anvers ainsi que du Schelde radar ;
- c) le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

L'information d'autres services est assurée suivant les procédures nationales.

Les communications sont à effectuer par le biais d'internet (courriel), le réseau téléphonique (télécopie) pouvant servir de solution de rechange.

FORMULAIRE D'ANNONCE « ENTRAVE À LA NAVIGATION SUR LE RHIN »

1. QUI Origine de l'annonce ? n° <input type="checkbox"/>	Centrale de secteur / Poste de trafic :		
	Annnonce actuelle	Date	Heure : <input type="checkbox"/> Annonce finale
	Annnonce suivante	Date :	Heure :
	Première annonce	Date :	Heure :
2. OÙ Lieu de l'événement ?	Indication du lieu (point kilométrique côté droit ou côté gauche)		
3. QUOI Nature de l'événement ?	<input type="checkbox"/> Avarie <input type="checkbox"/> Panne de fonctionnement <input type="checkbox"/> Dommages subis par le lit / les installations <input type="checkbox"/> Accident avec des matières dangereuses <input type="checkbox"/> Perte de conteneurs <input type="checkbox"/> Déversement de matière huileuse <input type="checkbox"/> Autre évènement _____ _____		
	<input type="checkbox"/> Accident de personnes / dommages corporels Gravité _____ <input type="checkbox"/> Menace pour l'environnement ou pour la population Si oui, description _____		
	Autres informations importantes		
4. QUAND Date et heure de l'événement ?	Date :		Heure :
5. ENTRAVE (à la navigation)	Du p.k.		au p.k.
	Dans les deux sens <input type="checkbox"/>		en alternance vers l'aval / l'amont <input type="checkbox"/>
	Classes d'évènement : 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> ¹		
	Entrave : Probablement de : _____ à _____		
6. ETAT DE LA SITUATION			
7. MESURES PRISES		de	à (prévision)
		Date	Date
		Heure	Heure
		Fin	Fin
	Date	Date	Heure
A Renflouement			
B Réparations			
C Autres _____			
8. FIN Levée de l'interruption ou fin de l'entrave et reprise du trafic		Date	Heure
	Dans les deux sens		
	Vers l'aval		
	Vers l'amont		

Version avril 2021

¹ Voir au verso

EXPLICATIONS <i>L'appréciation doit être donnée de la manière la plus objective possible. En cas de doutes, la classe supérieure doit être retenue.</i>	CLASSES D'ÉVÉNEMENT			
	<i>Classe</i>	<i>Entrave</i>	<i>Durée totale</i>	<i>Annonce</i>
	1	Entrave à la navigation de courte durée	≤ 4 h	Locale
	2	Entrave à la navigation de durée moyenne	≤ 12 h	Postes de trafic / centrales de secteur voisins
3	Entrave à la navigation de longue durée	> 12 h	Réseau entier	
	Réseaux : - Centrales de secteur / Postes de trafic Basel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg, et les postes de trafic Nimègue, Tiel, Dordrecht et Wijk bij Duurstede ; - les postes de trafic centralisés des ports de Rotterdam, Amsterdam et Anvers ainsi que du Schelde Radar ; - le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.			

PROTOCOLE 17

Rapport final en lien avec la résolution relative à la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

vu les résolutions 2011-I-5 et 2011-II-8,

considérant que l'Acte de Mannheim donne pour mission à la Commission Centrale de garantir la libre navigation sur le Rhin et que celle-ci s'attache à améliorer durablement la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane et à intensifier les réflexions en cours en la matière,

considérant que les avaries et les éventuelles interruptions de la navigation qui en résultent, sont une opportunité pour tirer régulièrement les enseignements nécessaires de tels événements afin d'améliorer les conditions de navigation sur le Rhin,

exprimant ses remerciements aux autorités allemandes pour les informations mises à disposition,

félicitant le Comité de sécurité et le Comité administratif de l'ADN pour l'adoption des amendements au règlement annexé à l'accord ADN portant sur la stabilité des bateaux-citernes et la formation des experts,

consciente que l'examen de l'ensemble des propositions énoncées dans la résolution 2011-I-5 relatives au traitement des questions soulevées n'est pas encore totalement achevé,

constatant que la mise en œuvre des mesures essentielles issues de la résolution 2011-II-8 a déjà permis d'améliorer la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane,

invite les comités à achever les tâches en suspens dans les meilleurs délais,

prend acte du rapport final relatif à la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane établi par son Secrétariat et le remercie pour ce travail.

Annexe

**Rapport final en lien avec la résolution relative à la sécurité et à la fiabilité
de la voie d'eau rhénane
(Résolution 2011-II-8)**

I) Introduction

Par sa résolution 2011-I-5, la CCNR a chargé le Secrétariat d'établir un rapport intérimaire contenant des propositions pour le suivi des questions relatives à la sécurité et à la fiabilité de la voie d'eau rhénane. Ce rapport a été adopté par la résolution 2011-II-8.

La résolution 2011-II-8 prévoit également des mesures pour le traitement ultérieur de cette thématique. (Rappelons que cette résolution n'a pas invité à se pencher sur les causes, probablement multiples, de cette avarie.)

La résolution 2011-II-8 porte sur les principales questions soulevées, sous la forme d'une vue d'ensemble (voir aussi **appendice 1**), et contient en annexe des propositions de tâches supplémentaires (voir aussi **appendice 2**). La poursuite des travaux a été confiée aux comités compétents. La coordination de la mise en œuvre de la résolution a été confiée au Comité de l'infrastructure et de l'environnement (voir à cet égard la tâche III-20-I (Résolution 2019-II-10)).

L'appendice 1 contient une analyse de la résolution 2011-II-8 relative à la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau en ce qui concerne les tâches restant à accomplir. À cet effet, le Secrétariat a examiné le texte de la résolution et les tâches susceptibles d'en résulter pour les comités, a rassemblé ces tâches dans un tableau, a proposé pour chaque tâche un comité compétent et a assorti ces tâches d'indications concernant l'état d'avancement des travaux. En **appendice 2** à la présente communication, le Secrétariat a en outre ajouté, pour information des délégations, les propositions de travaux possibles figurant à l'annexe 5 à la résolution 2011-II-8.

L'articulation du présent rapport et des annexes suit celle de la résolution 2011-II-8.

1. Résumé des principales conclusions

Les questions posées à l'occasion de l'accident de bateau-citerne « Waldhof » dans les milieux du transport ont été les suivantes : y-a-t-il un problème de sécurité et de fiabilité de la voie d'eau ? Que faudrait-il faire en tout cas pour que la sécurité et la fiabilité soient encore renforcées ?

En réponse à ces questions générales, il est possible de faire les observations générales suivantes :

- **Les accidents entraînant un arrêt de la navigation** sur la voie d'eau sont **rares**.
- Plusieurs développements dans la navigation intérieure nécessitent une attention accrue : la **navigation intérieure** devient un **mode de transport de plus en plus complexe**. De plus en plus de technologies et d'applications numériques sont utilisées en réseau, tandis que les pressions en termes de compétitivité et de rentabilité se font de plus en plus fortes. Il subsiste des **difficultés pour recruter du personnel qualifié**. Les transporteurs sont également soumis à une pression croissante due à des **cargaisons et procédures de chargement de plus en plus complexes**. Toutes ces évolutions ne conduisent pas nécessairement à une réduction du niveau de sécurité, mais elles nécessitent une attention accrue et une réflexion sur l'adéquation des règles aux pratiques.

- De manière générale, il est considéré que **les prescriptions techniques en matière de sécurité des bateaux sont adéquates**. Celles-ci sont continuellement réexaminées, notamment par le Comité commun de la CCNR et de l'UE (CESNI), sur la base du **Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN)** et des améliorations sont apportées à chaque fois que nécessaire.
- Grâce à la **formation supplémentaire du personnel** dans le domaine de la **stabilité des bateaux**, pour laquelle les exigences ont été fixées pour la première fois à l'échelle internationale par le CESNI sur la base du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), et à l'introduction d'aides électroniques supplémentaires telles que le calculateur de chargement, le risque d'avaries dues à des caractéristiques particulières de la cargaison, comme dans le cas de l'avarie du bateau-citerne « Waldhof », est réduit à l'avenir
- Outre les mesures préventives visant à éviter les avaries, l'objectif était également d'améliorer les mesures « curatives », c'est-à-dire celles qui doivent être prises après une avarie. À cette fin, les États membres ont adapté leurs **instruments de gestion des crises**, par exemple en coordonnant leurs **listes des équipements de renflouement disponibles**.

2. Travaux achevés

(Voir aussi les tableaux des appendices 1 et 2)

Le Comité de l'infrastructure et de l'environnement a traité les questions relatives à la gestion des avaries dans le cadre de ses compétences. Dans ce contexte ont été établies des **listes des équipements disponibles pour la gestion des avaries**. Ces listes sont régulièrement actualisées par les États membres. La **procédure internationale d'alerte et de communication** de la CCNR, établie par la résolution 2009-II-9, constitue un instrument approprié pour partager rapidement les informations relatives aux avaries et autres événements affectant la voie d'eau. Un **échange d'enseignements** sur la structure et l'organisation de la gestion des avaries dans les États membres a été organisé et sera renouvelé si nécessaire. En ce qui concerne les autres mesures énoncées dans la résolution 2011-II-8, le comité a constaté qu'elles sont mises en œuvre sous la responsabilité des États membres.

Les tâches d'adaptation permanente du Règlement relatif au transport des marchandises dangereuses (ADN) ont été transférées au Comité de sécurité et au Comité administratif de l'ADN, qui se réunit à la CEE-ONU à Genève. En effet, la CCNR par sa résolution 2009-II-20 a abrogé l'ADNR et a décidé d'introduire et d'appliquer le règlement annexé à l'accord ADN sur le Rhin. Toutefois, le Comité des matières dangereuses (MD) continue de jouer un rôle important dans l'adaptation permanente de ce règlement. La plupart des activités menées par le Comité de sécurité et le Comité administratif de l'ADN sont accompagnées par le Comité MD. À titre d'exemple, l'édition 2013 du règlement annexé à l'accord ADN (« ADN 2013 ») a été complété par l'incorporation de **prescriptions relatives à la stabilité** ; de même le contenu pour la **formation des experts** en matière de stabilité des bateaux a été enrichi. De même, l'introduction d'un calculateur de chargement peut être considérée comme achevée entre-temps, malgré un premier retard dans la mise en œuvre. Le guide **ISGINTT** a été préparé par le Secrétariat en quatre versions linguistiques. Le Secrétariat de l'OCIMF¹ a pris en charge la nouvelle révision du guide en 2019. L'objectif du guide de sécurité ISGINTT est d'améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses à l'interface entre les bateaux-citernes de la navigation intérieure et d'autres bateaux ou des installations à terre (terminaux). Les travaux concernant l'ajout éventuel de **critères de stabilité spécifiques** pour certaines marchandises dangereuses à la liste des matières du bateau ont été poursuivis au sein du Comité de sécurité de l'ADN.

¹ [https://www.ocimf.org/publications/books/international-safety-guide-for-inland-navigation-tank-barges-and-terminals-\(isgintt\)/](https://www.ocimf.org/publications/books/international-safety-guide-for-inland-navigation-tank-barges-and-terminals-(isgintt)/)

Le Comité du règlement de visite a décidé de ne pas donner suite à la proposition « **Révision des compétences, obligations et responsabilités des sociétés de classification** » (Voir aussi RV (17)m 28, point 10.4). Toutefois, il est noté que le CESNI prévoit de réaliser un état des lieux du **fonctionnement des Commissions de visite**, notamment dans la relation avec les sociétés de classification (tâche PT-20 du programme de travail 2019-2021 du CESNI).

Le Comité du règlement de police a travaillé en coopération étroite avec la profession (OEB, UENF) et Aquapol à l'élaboration d'un guide pratique concernant **la stabilité lors du transport de conteneurs** en navigation intérieure. Lors de son assemblée plénière de printemps 2017, la Commission centrale a décidé d'adopter et de publier le guide concernant la stabilité lors du transport de conteneurs en navigation intérieure (Résolution 2017-I-14). La publication de ce guide est l'un des résultats concrets de la table ronde¹ consacrée à la stabilité des bateaux porte-conteneurs qui a été organisée par la CCNR le 5 septembre 2013 à Bonn. Il permet de favoriser les bonnes pratiques qui permettent d'augmenter encore davantage la sécurité de la navigation tout en évitant un renforcement de la réglementation applicable.

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle a globalement achevé ses travaux. Le projet de nouvelle version du **Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui renvoie aux standards de l'ES-QIN**, devrait entrer en vigueur le 18 janvier 2022.

3. Travaux encore en cours

(Voir aussi les tableaux des appendices 1 et 2)

En vue de tenir compte de l'objectif du renforcement de la sécurité et de la fiabilité de la voie d'eau, les programmes de travail de la CCNR à partir de la période 2012-2013 ont été établis au regard des informations recueillies et des études déjà réalisées dans le cadre de cette avarie.

Le Comité du règlement de visite poursuit ses travaux en coopération avec le CESNI. De nombreuses tâches sont inscrites au programme de travail du Groupe de travail CESNI/PT.

Au cours de l'une de ses prochaines réunions, le Comité du règlement de police vérifiera pour les tâches encore en suspens, par exemple pour le **complément aux prescriptions relatives au transport de colis lourds et de cargaisons mixtes**, si elles nécessitent désormais autant de travaux que prévu initialement.

Le Comité du droit fluvial poursuit ses travaux, par exemple pour **l'introduction d'une obligation d'assurance** et pour **l'amélioration des conditions d'indemnisation des transporteurs** concernés par les blocages de la voie d'eau. Cela n'a pas donné lieu à des activités à ce jour. Dernièrement, ce comité a notamment décidé d'examiner la nécessité de maintenir ces sujets à son programme. Pour cela de premiers éléments sont nécessaires. Ainsi la délégation française qui a prévu d'examiner la question de l'obligation d'assurance en navigation intérieure dans le cadre des travaux préparatoires pour le processus de ratification de la Convention sur la limitation de la responsabilité de navigation intérieure (CLNI 2012) a été chargée de fournir quelques éléments généraux sur cette question. En outre, la délégation allemande a été invitée à rédiger un document sur les blocages et leur cause, pour permettre ensuite d'examiner la nécessité d'améliorer l'indemnisation.

¹ <https://www.ccr-zkr.org/13020138-fr.html>

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle poursuit également ses travaux en tenant compte des travaux du CESNI. Il vérifie continuellement s'il y a lieu d'actualiser la qualification du conducteur pour la planification et la garantie de la stabilité du bâtiment en indiquant quelles sont les connaissances et capacités respectivement requises.

À cet égard, le comité entend maintenir à jour les exigences internationales en matière de qualifications en matière de base, d'examens et de simulateurs pour

- la prise en compte des effets du chargement et des opérations de chargement sur l'assiette et la stabilité et pour
- la vérification du tonnage effectif du bâtiment, l'utilisation de diagrammes de stabilité et d'assiette et d'équipements de calcul de la solidité, y compris des équipements automatiques basés sur des données (équipements ADB), pour la vérification des plans de chargement.

Pour les travaux en cours en matière de **stabilité**, voir la section II ci-après.

II) Stabilité des bateaux

La stabilité des bateaux de navigation intérieure est encadrée par plusieurs règlements de la navigation intérieure, tels que le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR),¹ l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) et, surtout, le Règlement de visite des bateaux du Rhin (respectivement l'ES-TRIN).

Règlement de police pour la navigation du Rhin

De **nouvelles prescriptions** ont été introduites à l'**article 1.07** du RPNR pour les **bateaux-conteneurs**. Le chiffre 5 de cet article est désormais rédigé comme suit :

La stabilité des bâtiments transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment. Le conducteur doit prouver qu'un contrôle de la stabilité a été effectué avant le début du chargement et du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage.

Le contrôle de la stabilité peut être effectué manuellement ou au moyen d'un instrument de chargement. Le résultat du contrôle de la stabilité et le plan de chargement actuel doivent être conservés à bord et doivent pouvoir être rendus lisibles à tout moment

Les bâtiments doivent en outre conserver à bord les documents relatifs à la stabilité visés à l'article 27.01 de l'ES-TRIN.

Un contrôle de la stabilité n'est pas nécessaire pour les bâtiments transportant des conteneurs, si le bâtiment peut être chargé dans sa largeur

- a) *de trois rangées de conteneurs au maximum et s'il n'est chargé que d'une couche de conteneurs à partir du plancher de la cale ; ou*
- b) *de quatre rangées de conteneurs ou plus et s'il est chargé exclusivement de conteneurs en deux couches au maximum à partir du plancher de la cale.*

Règlement de visite des bateaux du Rhin (et ES-TRIN)

Le programme de travail du CESNI prévoit la tâche suivante : « **Moderniser les exigences de stabilité, en particulier la pesée et expérience de stabilité lors du renouvellement de certificat de bateau de navigation intérieure** » (PT-13 avec la priorité II). Toutefois, en l'absence de contributions concrètes, notamment des sociétés de classification et de la France qui a proposé cette tâche, les travaux sont en suspens.

¹ Voir notamment les articles 1.01, chiffre 1, lettre u) et 1.07, chiffres 4 et 5 du RPNR.

ADN

En 2013 sont entrées en vigueur les prescriptions relatives à **l'utilisation d'un calculateur de chargement à bord des bateaux-citernes** (voir le 9.3.x.13.3 de l'ADN). Une disposition transitoire a été convenue à cet effet jusqu'au 31 décembre 2019. La validation des calculs de stabilité et l'agrément du calculateur de chargement sont assurés par les sociétés de classification reconnues Bureau Veritas, DNV-GL et Lloyd's Register. Au printemps 2020, la plupart des bateaux-citernes étaient équipés d'un calculateur de chargement, seuls quelques rares bateaux-citernes utilisent exclusivement un manuel de stabilité. Les rapports réguliers des sociétés de classification ont permis de suivre l'équipement progressif de la flotte citerne avec des instruments certifiés par les sociétés de classification, tenant compte des paramètres propres à chaque bateau.

III) Questions juridiques relatives à la stabilité

1. Les responsabilités respectives du conducteur, de l'armateur et du chargeur

L'exigence de l'article 1.07, chiffre 5, du RPNR indique « Le conducteur doit prouver qu'un contrôle de la stabilité a été effectué avant le début du chargement et du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage ».

Ainsi le RPNR a été complété par de nouvelles prescriptions qui concernent directement le conducteur.

Conformément à l'article 1.04 du RPNR, le conducteur est personnellement responsable de la sécurité du transport. Le conducteur est soumis au devoir général de vigilance.

2. La question de l'obligation d'assurance

La survenance d'accidents importants soulève la question du régime des assurances.

La navigation intérieure est l'un des rares modes de transport pour lequel aucune obligation d'assurance n'est posée au niveau international. Le Comité du droit fluvial a décidé d'examiner la nécessité d'étudier l'introduction d'une obligation d'assurance. La délégation française qui étudie actuellement cette question dans le cadre des travaux préparatoire à la ratification de la CLNI 2012 pourrait fournir des premiers éléments de réflexion à ce sujet.

3. Le cadre juridique des opérations de renflouement

Certaines personnes ont évoqué le risque que le mécanisme des assurances retarde les opérations de renflouement.

Conformément à l'article 1.18, chiffre 4, du RPNR (« Obligation de dégager les eaux navigables), les autorités compétentes peuvent procéder immédiatement au dégagement des eaux navigables si elles le jugent nécessaire. Un cadre juridique existe donc au sein du RPNR.

Toutefois, la mise en œuvre peut s'avérer plus complexe. On peut se demander si les autorités compétentes disposent dans les différents États membres de pouvoirs de police appropriés leur permettant d'intervenir de manière rapide et efficace dans le cas d'un accident si le transporteur n'entreprendait pas toutes les diligences utiles.

4. La question de l'indemnisation des transporteurs bloqués par un accident

Dans le cas où un accident entraîne, sur une période prolongée, un blocage d'une voie d'eau importante comme le Rhin, le dommage causé aux utilisateurs de la voie d'eau peut être considérable.

Dans le cas de l'accident du bateau-citerne "Waldhof", l'IVR estime que le dommage dû à l'interruption du trafic s'est monté à 1,6 millions d'euros par jour d'interruption. L'Institut de recherche NEA a effectué une étude sur le coût de l'interruption de la navigation survenue à la suite de cet accident. Un bateau bloqué par un accident peut subir une perte allant jusqu'à 4.000 euros par jour.

Concernant la question de l'indemnisation, il semble que jusqu'à présent la jurisprudence n'ait pas accepté de reconnaître un lien de causalité direct entre l'accident et le dommage subi par les utilisateurs de la voie d'eau. Mais la jurisprudence peut évoluer. Le Comité du droit fluvial a décidé d'examiner la nécessité d'étudier les possibilités d'amélioration des conditions d'indemnisation des exploitants victimes du blocage de la voie d'eau. Dans ce cadre, la délégation allemande a été mandatée pour rédiger un document sur les blocages et leur cause.

IV) Les opérations de sauvetage, de renflouement et dégagement de la voie d'eau

1. Questions posées par le renflouement d'un bateau naufragé

Dans le cadre de ses compétences, le Comité de l'infrastructure et de l'environnement a examiné les thèmes de la disponibilité d'équipements, de l'organisation des équipes de sauvetage et de la disponibilité de plans d'intervention pour différents types d'avaries. Au cours de la réunion du Groupe de travail de l'infrastructure et de l'environnement tenue le 2 mars 2017, les délégations ont indiqué que les listes des engins destinés aux interventions en cas d'avarie seront réalisées, actualisées et échangées mutuellement. En outre, un échange d'enseignements concernant la structure et l'organisation de la gestion des accidents a été organisé dans le cadre de la réunion du Groupe de travail de l'infrastructure et de l'environnement. La délégation allemande a informé le comité du fait que certains engins sont en cours de reconstruction et que des engins supplémentaires sont planifiés. Le comité a aussi constaté que les autres tâches seront traitées au niveau bilatéral entre les États membres.

2. Communication

Pour informer les bateliers concernés en cas de coupure de la voie d'eau, la CCNR a introduit une procédure d'information par la résolution 2009-II-9. La mise en œuvre de celle-ci repose sur les centrales de secteur.

Les enseignements acquis en lien avec la procédure internationale d'alerte et de communication de la CCNR introduite par la résolution 2009-II-9 ont montré qu'il s'agit d'un instrument approprié pour partager rapidement des informations relatives à des avaries ou à d'autres événements ayant un impact sur la voie d'eau

De manière générale on peut constater que la navigation est informée le plus rapidement possible de la présence d'un obstacle ou de l'interruption de la navigation.

V) Conclusion

La plupart des tâches a été accomplie rapidement par les comités responsables.

Sur les 41 tâches identifiées, 23 ont été achevées. Les travaux non encore achevés, concernant principalement des questions juridiques et des questions relatives aux prescriptions techniques des bateaux, se poursuivront sous la responsabilité des comités respectifs.

La mise en œuvre des mesures essentielles issues de la résolution 2011-II-8 a déjà permis d'améliorer la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane.

Appendice 1

Ligne	Titre (2011-II-8)	Paragraphe (2011-II-8)	Tâche	Compétence	État des lieux	Finalisé
	II. Stabilité des bateaux					
1		II.1	Compléments au Règlement de police pour la navigation du Rhin	RP	Activités : 1. Atelier consacré à la stabilité de bateaux conteneurs (Bonn, 2013) 2. Élaboration de lignes directrices relatives à la stabilité pour le transport de conteneurs par la navigation intérieure 3. Modification des règles relatives à la visibilité directe au sens de l'article 1.07 du RPNR (Résolution 2015-II-16) 4. Clarification des règles relatives à la stabilité de bateaux transportant des conteneurs au sens de l'article 1.07, chiffre 4, du RPNR (Résolution 2014-II-14)	Oui
2		II.1	Compléments au Règlement de visite des bateaux du Rhin	RV	Inscrit au programme de travail du CESNI en tant que tâche PT-13 avec la priorité II. En l'absence de contributions concrètes, notamment de la part des sociétés de classification et de la France, les travaux sont interrompus depuis 2016.	Non
3		II.2	Compléments aux prescriptions relatives au personnel concernant les connaissances en matière de « Flottabilité, stabilité et leur application pratique »	STF	Le projet de nouveau RPN se réfère à l'ES-QIN : standard européen pour les qualifications professionnelles en navigation intérieure. Les connaissances nécessaires ont été incorporées aux standards CESNI : - standards de compétence pour le niveau opérationnel (Partie I, chapitre 1), - standards de compétence pour le niveau de commandement (Partie 1, chapitre 2) et - standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur (Partie II, chapitre 4)	Oui. Le projet de nouveau RPN doit entrer en vigueur le 18 janvier 2022

Ligne	Titre (2011-II-8)	Paragraphe (2011-II-8)	Tâche	Compétence	État des lieux	Finalisé
4		II.2	Incorporation à l'ADN de prescriptions relatives à la stabilité et compléments à la teneur de la formation des experts	MD	Incorporation à l'ADN 2013.	Oui
5		II.3	Introduction d'un calculateur de chargement	MD	Pour l'introduction du calculateur de chargement s'applique un délai transitoire étendu.	Oui
6		II.3	Incorporation à la liste des matières du bateau de critères de stabilité spécifiques pour certaines marchandises dangereuses	MD	Le comité estime que cette proposition a été soumise au Comité de sécurité de l'ADN pour examen.	Oui
	III. Aspects juridiques					
7		III.1	Fixation d'obligations liées à la sécurité pour les intervenants, par analogie à 1.4 ADN (expéditeur, transporteur, destinataire, chargeur, emballeur, remplisseur)	DF RP	Ce jour, pas d'activités concernant ce point. Les Comités DF et RP pourraient préciser leurs compétences en la matière.	Examen par les comités
8		III.1	Guide de sécurité - ISGINTT	MD	Le Guide ISGINTT a été réalisé et publié par le Secrétariat en quatre langues.	Oui
9		III.2	Introduction d'une obligation d'assurance	DF	Le Comité du droit fluvial a décidé d'examiner la nécessité d'étudier l'introduction d'une obligation d'assurance.	Examen par le comité

Ligne	Titre (2011-II-8)	Paragraphe (2011-II-8)	Tâche	Compétence	État des lieux	Finalisé
10		III.3	Échange concernant les engins destinés aux interventions en cas d'avarie	IEN	Au cours de la réunion du Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'environnement tenue le 2 mars 2017, les délégations ont indiqué que les listes des engins destinés aux interventions en cas d'avarie seront réalisées, actualisées et échangées mutuellement. La tenue d'une liste centralisée par le Secrétariat de la CCNR n'a pas été jugée nécessaire, étant donné que les administrations des voies d'eau ont déjà accès aux listes des engins destinés aux interventions en cas d'avarie de tous les États membres de la CCNR et que celles-ci sont disponibles localement.	Oui
11		III.3	Échange d'enseignements concernant le traitement d'avarie impliquant des marchandises dangereuses.	IEN	Un échange d'enseignements sur la structure et l'organisation de la gestion des accidents a eu lieu en 2018 dans le cadre de la réunion du Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'environnement.	Oui
12		III.4	Création d'un fond d'indemnisation pour les usagers de la voie d'eau en cas de blocages	DF RP ECO	À ce jour, pas d'activités concernant ce point. Les Comités DF, RP et ECO pourraient préciser leurs compétences en la matière.	Examen par les comités
	IV. Interventions de sauvetage, de renflouement et de déblaiement					
13		IV.1	Disponibilité d'engins appropriés destinés aux interventions en cas d'avarie Mise au point et maintenance d'engins spécifiques.	IEN	La délégation allemande a informé le comité du fait que certains engins sont en cours de reconstruction et que des engins supplémentaires sont planifiés. Le comité a constaté que cette tâche sera traitée au niveau bilatéral entre les États membres.	Oui
14		IV.1	Liste des engins destinés aux interventions en cas d'avarie (voir point 10)	IEN	Le comité a constaté que cette tâche sera traitée au niveau bilatéral entre les États membres.	Oui

Ligne	Titre (2011-II-8)	Paragraphe (2011-II-8)	Tâche	Compétence	État des lieux	Finalisé
15		IV.1	Création et organisation d'équipes de sauvetage (équipe d'intervention et de sauvetage)	IEN	Le comité a constaté que cette tâche sera traitée au niveau bilatéral entre les États membres.	Oui
16		IV.1	Disponibilité de plans d'intervention en fonction des types d'avaries	IEN	Le comité a constaté que cette tâche sera traitée au niveau bilatéral entre les États membres.	Oui
17		IV.2	Évaluation de la procédure d'information des centrales de trafic	RP	Des réunions régulières des centrales de secteur sont organisées de manière annuelle. De plus, il existe un formulaire d'information des centrales de secteurs qui peut facilement être utilisé en période de crise (résolution 2009-II-9).	Oui
18		IV.2	Rôle de la CCNR en liaison avec l'échange d'informations au niveau international	RP	<p>Une réunion des polices fluviales et de navigation a été organisée les 9 et 10 novembre 2017. Elle a lieu tous les 4 ans.</p> <p>Nombreux ateliers, dont l'atelier consacré à la stabilité de bateaux conteneurs (Bonn, 2013).</p> <p>Les organes de la CCNR sont utilisés pour l'échange d'informations ou pour des présentations concernant des projets.</p> <p>Cette tâche est une tâche permanente du Comité RP</p>	Oui

Appendice 2

Ligne	Titre	Tâche envisageable	Compétence	État des lieux	Finalisé
	Formation théorique				
1		Complément au RPN concernant la formation des conducteurs de bateaux	STF	Le projet de nouveau RPN se réfère au standard ES-QIN qui prévoit des standards pour les compétences et des standards pour les examens pratiques pour les conducteurs	Oui. Le projet de nouveau RPN doit entrer en vigueur le 18 janvier 2022.
2		Extension de la teneur de la formation et du catalogue de questions destinés à la formation du conducteur et du personnel par l'ajout d'aspects concernant la stabilité et l'utilisation de calculateurs de chargement	STF	Le projet de nouveau RPN se réfère à l'ES-QIN : standard européen pour les qualifications professionnelles en navigation intérieure pour le niveau de commandement le niveau opérationnel.	Oui. Le projet de nouveau RPN doit entrer en vigueur le 18 janvier 2022
	Construction et équipement des bateaux				
3		Complétion des prescriptions relatives aux calculateurs de chargement des bateaux conteneurs et bateaux-citernes et fixation d'une procédure pour la certification de calculateurs de chargement ainsi que d'exigences minimales et conditions d'essai	RV	Les travaux n'ont pas encore débuté. Ce thème n'est pas inscrit au programme de travail de RV ni du CESNI Une première étape serait d'analyser les enseignements tirés de l'obligation d'équipement en calculateurs de chargement des bateaux-citernes prévue par l'ADN.	Non
4		Révision des prescriptions relatives aux bateaux concernant les indicateurs et alarmes de niveau de remplissage	RV	Les travaux n'ont pas encore débuté. Ce thème n'est pas inscrit au programme de travail de RV ni du CESNI	Non
5		Définition des exigences minimum et conditions d'essai pour les appareils destinés à l'élaboration de plans de chargement	RV	Les travaux n'ont pas encore débuté. Ce thème n'est pas inscrit au programme de travail de RV ni du CESNI	Non

Ligne	Titre	Tâche envisageable	Compétence	État des lieux	Finalisé
6		Nouvelle rédaction des exigences applicables aux installations électroniques, y compris les appareils utilisés pour le contrôle de la stabilité ou pour le contrôle d'autres aspects de sécurité en liaison avec la cargaison	RV	En cours. Tâche PT-3 du programme de travail du CESNI « Préparation d'un projet de prescriptions techniques pour les systèmes électroniques avec l'appui du groupe de travail temporaire CESNI/PT/Elec »	Non
7		Révision des prescriptions relatives à la stabilité applicables aux bateaux-citernes dans les prescriptions relatives à la construction des bateaux	RV	Inscrit au programme de travail du CESNI en tant que tâche PT-13 avec la priorité II. En l'absence de contributions concrètes, notamment de la part des sociétés de classification et de la France, les travaux sont interrompus depuis 2016.	Non
8		Précision des exigences relatives à la stabilité, notamment pour la stabilité à l'état intact, sans renforcement des exigences	RV	Inscrit au programme de travail du CESNI en tant que tâche PT-13 avec la priorité II. En l'absence de contributions concrètes, notamment de la part des sociétés de classification et de la France, les travaux sont interrompus depuis 2016.	Non
9		Précision des exigences générales relatives à la stabilité en prenant en compte les chargements de colis lourds et en permettre le contrôle	RV	Inscrit au programme de travail du CESNI en tant que tâche PT-13 avec la priorité II. En l'absence de contributions concrètes, notamment de la part des sociétés de classification et de la France, les travaux sont interrompus depuis 2016.	Non
10		Vérification et le cas échéant adaptation de la distinction faite entre les exigences applicables aux conteneurs sécurisés et non sécurisés	RV	Inscrit au programme de travail du CESNI en tant que tâche PT-13 avec la priorité II. En l'absence de contributions concrètes, notamment de la part des sociétés de classification et de la France, les travaux sont interrompus depuis 2016.	Non

Ligne	Titre	Tâche envisageable	Compétence	État des lieux	Finalisé
	Exploitation des bateaux				
11		Élaboration d'exigences concernant la présence à bord d'attestations du constructeur relatives à la compatibilité des matériaux	RP	Le comité pourrait préciser cette tâche.	Examen par le comité
12		Complétion des exigences en liaison avec les plans de chargements	RP		Oui
13		Élaboration de standards techniques pour les logiciels de planification du chargement comparables aux autres standards SIF	RP		Oui
14		Complétion des prescriptions applicables aux transports de colis lourds	RP	Le comité pourrait préciser cette tâche.	Examen par le comité
15		Correction et précision des prescriptions applicables aux chargements de conteneurs dispensés de contrôles de la stabilité	RP	Nouvelle prescription 1.04 du RPNR	Oui
16		Complétion des prescriptions applicables aux transports de cargaisons mixtes	RP	Le comité pourrait préciser cette tâche.	Examen par le comité

Ligne	Titre	Tâche envisageable	Compétence	État des lieux	Finalisé
	Divers				
17		Révision des compétences, obligations et responsabilités des sociétés de classification	RV	En l'absence d'une analyse de problème, le Comité du règlement de visite a décidé de ne pas poursuivre les travaux sur la proposition « Révision des compétences, obligations et responsabilités des sociétés de classification ». Sous la tâche PT-20 du programme de travail du CESNI, la Commission européenne souhaite réaliser un état des lieux du fonctionnement des Commissions de visite, notamment dans la relation avec les sociétés de classification.	Oui
18		Précision des compétences et responsabilités respectives des différents maillons de la chaîne logistique dans le contrôle de la stabilité par un code de bonne conduite		Voir aussi l'appendice 1, lignes 7 et 8	Examen par le comité
19		Examen de la question de l'institution d'une obligation d'assurance	DF	Voir aussi l'appendice 1, ligne 9	Examen par le comité
20		Amélioration des conditions d'indemnisation des transporteurs victimes du blocage de la voie d'eau	DF	Voir aussi l'appendice 1, ligne 12	Examen par le comité
21		Établissement d'un inventaire géographique des équipements et matériels disponibles pour le renflouement des épaves et obligation de dégager les eaux navigables	IEN	Voir aussi appendice 1, ligne 10	Oui
22		Amélioration des connaissances et techniques concernant l'évacuation des marchandises dangereuses en cas d'accident	IEN	Voir aussi l'appendice 1, ligne 11	Oui
23		Amélioration de la communication internationale en cas de blocage de la voie d'eau rhénane.	RP	Voir aussi l'appendice 1, lignes 17 et 18 Inclus dans la Vision 2018	Oui

PROTOCOLE 18

Construction d'un nouvel ouvrage de prise d'eau pour l'alimentation des anciens bassins des mines de potasse d'Alsace, sur le Rhin supérieur au p.k. 210,000

Résolution

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de 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 construction d'un nouvel ouvrage de prise d'eau pour l'alimentation des anciens bassins des mines de potasse d'Alsace, sur le Rhin supérieur au p.k. 210,000 sur la rive droite.

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

Annexe

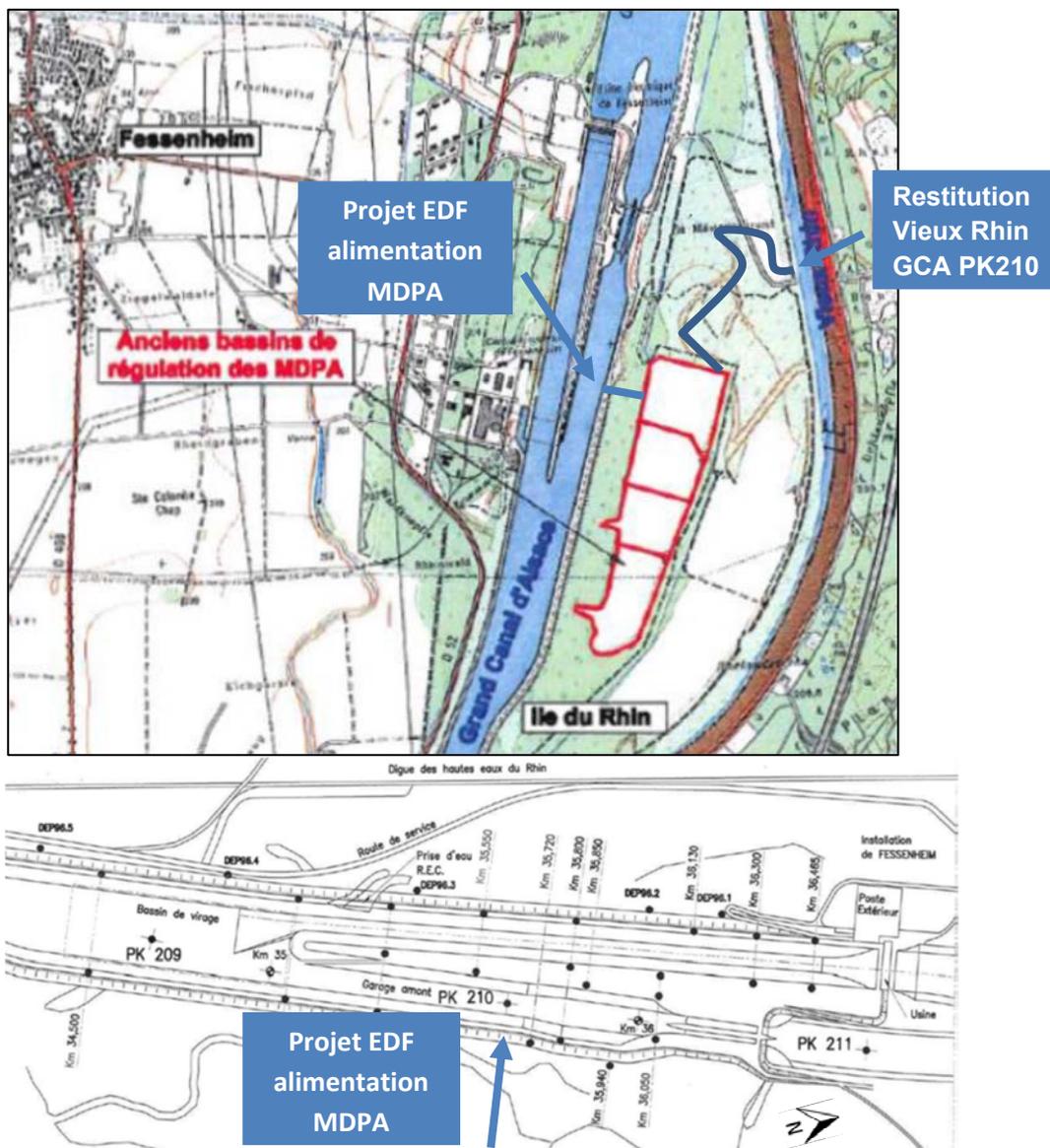
Construction d'un nouvel ouvrage de prise d'eau pour l'alimentation des anciens bassins des mines de potasse d'Alsace, sur le Rhin supérieur au p.k. 210,000

1. Nature du projet

Le projet REAPIR consiste à renaturer les anciens bassins des Mines de Potasse d'Alsace sur l'île du Rhin, au niveau du bief de Fessenheim. En tant que contributeur au projet, EDF prévoit la construction d'un ouvrage de prise d'eau en rive droite du Grand Canal d'Alsace dans le bief de Fessenheim, p.k. 210,000 du Rhin. La construction de ce nouvel ouvrage de prise d'eau permettra une alimentation des anciens bassins, avec un débit variable compris entre 0,5 et 2 m³/s.

2. Localisation

L'opération se situe sur la commune de Fessenheim, en rive droite du Grand Canal d'Alsace, en amont du « garage amont » de l'écluse de Fessenheim.



L'ensemble de l'opération se situe dans le domaine concédé de la concession hydroélectrique EDF de Fessenheim. L'installation est prévue au p.k. 210,000 du Rhin.

3. Caractéristiques générales et fonctionnement

Les travaux consistent à mettre en place deux conduites de diamètre 500 mm, sur une longueur de 74 mètres, afin d'alimenter les bassins du projet REAPIR par un fonctionnement en siphon.

Les schémas ci-dessous illustrent le projet.



La prise d'eau sera située à deux mètres de la limite du chenal de navigation et assurera un captage maximum de 2 m³/s.

Chaque canalisation est pourvue d'une vanne à commande manuelle et est dimensionnée pour prélever un débit de 1 m³/s.

Il est prévu de faire fonctionner une canalisation en « tout ou rien » (0 ou 1 m³/s), et d'utiliser la deuxième pour le réglage des débits intermédiaires.

4. Description succincte des travaux fluviaux

La mise en place des conduites et des vannes se fera par grutage, assisté par des plongeurs. L'assemblage se fera en dehors du chenal de navigation.

L'opération se déroulera en moins d'une journée et un avis à la batellerie d'information sera édité pour cette opération.

Les travaux ne nécessiteront pas d'interruption de la navigation et n'occasionneront aucune gêne.

5. Dispositif de signalement proposé

Le signalement de cette prise d'eau sera réalisé par un ensemble de trois bouées de couleur rouge, attachées par un câble depuis la berge. Ces équipements seront conformes aux recommandations du RPNR.

La protection permettra de signaler l'emplacement de la prise d'eau aux bateliers et de se prémunir de tout risque.

6. Courants transversaux et impact sur la navigation

En bordure du chenal de navigation, situé à deux mètres de l'aspiration, la vitesse de l'eau induite par le prélèvement n'excèdera pas 0,08 m/s.

Elle reste donc conforme aux prescriptions du RPNR et nettement inférieure au seuil autorisé de 0,3 m/s.

Les volumes d'eau prélevés sont faibles et n'auront aucun impact sur le niveau d'eau du Rhin dans le bief de Fessenheim.

Par ailleurs, l'enfoncement des tuyaux d'aspiration est calculé pour ne pas créer de vortex en surface.

PROTOCOLE 19

Aménagement de gradins sur les berges du Rhin à hauteur de la commune de Seltz au p.k. 340,500

Résolution

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de travaux d'aménagement de gradins sur les berges du Rhin à hauteur de la commune de Seltz au p.k. 340,500.

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

Annexe

**Aménagement de gradins sur les berges du Rhin à hauteur de la commune de Seltz
au p.k. 340,500**

Liste de contrôle

1. Type d'ouvrage : Gradins en gabions
2. Localité / ville la plus proche : Seltz (F)
3. P.K. du Rhin : du pk 340,465 au pk 340,563
4. Type de travaux : aménagement de gradins en gabions sur la berge française du Rhin à hauteur de la commune de Seltz

A. Description générale

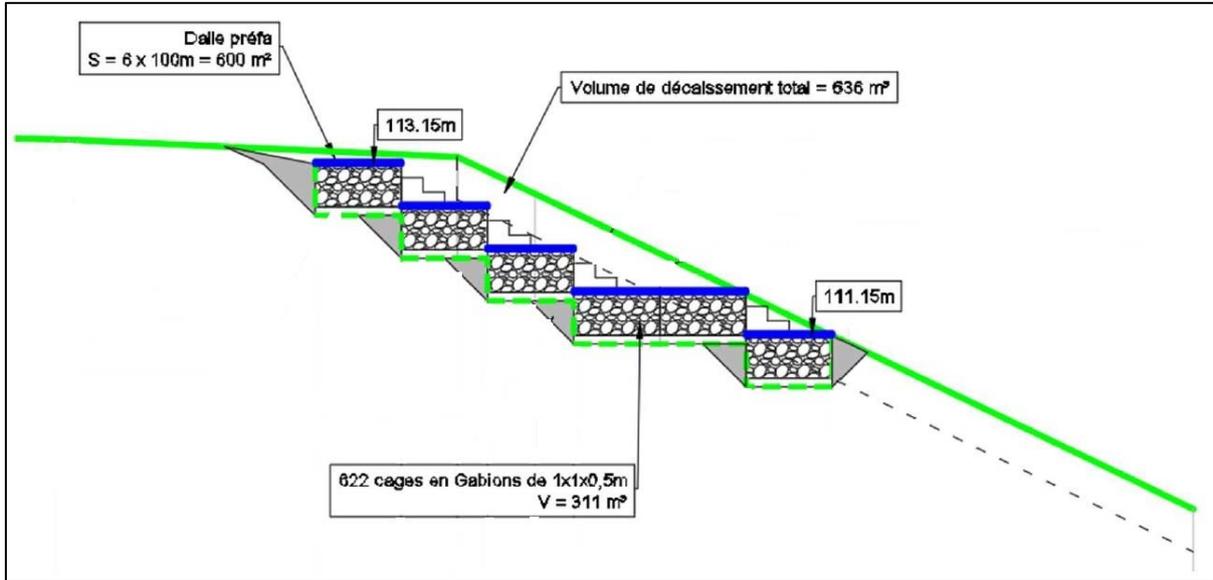
5. Largeur des eaux navigables : inchangée
6. Largeur du chenal navigable : inchangée
7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage transversal :
Le projet consiste à mettre en place 5 rangées de cages de gabions sous forme d'escalier sur la berge du Rhin, sur une longueur de 102 mètres. Chaque rangée mesure 50 cm de hauteur et 1 m de largeur, à l'exception de la seconde cage la plus proche de l'eau, qui présentera une largeur plus importante permettant la circulation piétonne.
La marche la plus basse se trouve à la cote 111,15 m NN, déterminée par rapport au niveau normal du Rhin, et se trouve ainsi hors d'eau en écoulement normal du Rhin. Cette marche inférieure risque d'être inondée pour un débit du Rhin supérieur à 1400 m³/s.
8. Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables : sur la berge, hors d'eau et donc hors chenal navigable

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux :
La réalisation des ouvrages sera entièrement conduite depuis la berge, sans que cela n'occasionne de gêne pour la navigation. Le chantier nécessite un délai de 2 mois et se décompose ainsi :
 - Opérations de terrassement depuis la berge, extraction d'environ 650 m³ hors d'eau
 - Pose d'un béton de propreté sur 6 cm d'épaisseur pour l'assise des gabions
 - Mise en place de 622 cages de gabions
 - Finitions (nettoyage et ensemencement)
10. Période de réalisation : août à octobre 2021
11. Restriction de la navigation et durée de la restriction : le chantier ne nécessite aucune restriction de la navigation
12. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles) : pas d'arrêt de navigation

C. Plans et schémas :

Profil en travers de l'aménagement :



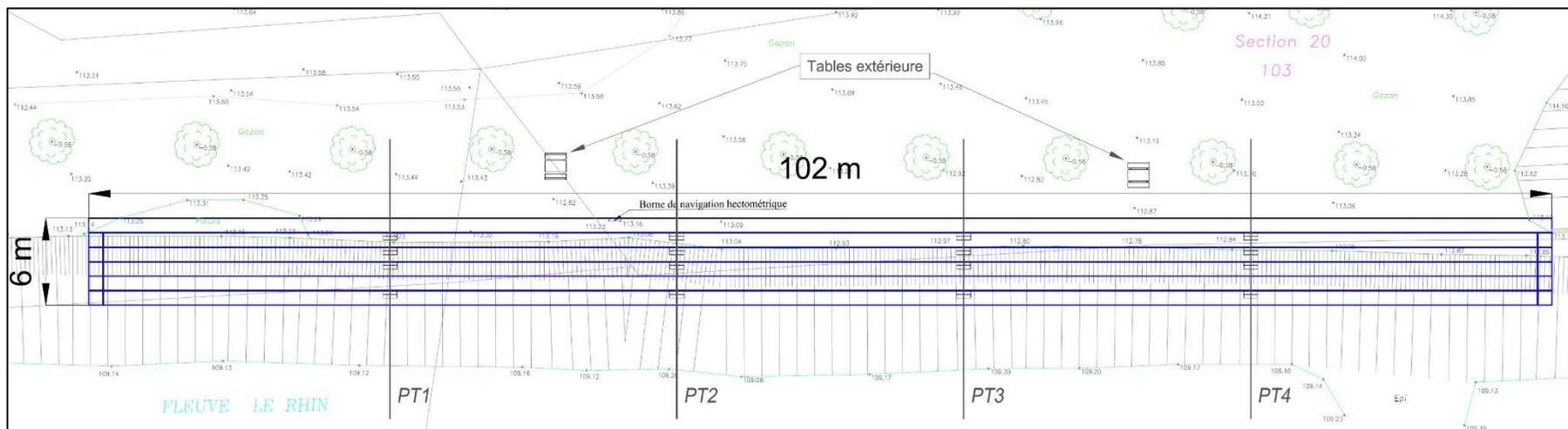
Vue 3D des aménagements :



Localisation du site :



Vue en plan :



PROTOCOLE 20

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 2020 (2020-I-18)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'étiage équivalent (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 2020**

L'année 2020 a été une année stable sur le plan hydrologique. Quelques événements mineurs, qui n'ont jamais entraîné de niveaux d'eau nécessitant une interruption de la navigation, sont survenus en 2020. En raison de la fonte des neiges alpines, les niveaux d'eau étaient légèrement supérieurs au niveau des moyennes eaux, sans que ne soit survenue une période de hautes eaux. Aucune période de basses eaux particulièrement marquée n'a été constatée, le niveau d'eau est resté supérieur à l'EE 2012. Même au cours des mois habituellement secs, d'août à octobre/novembre, les niveaux d'eau ne sont jamais passés sous le niveau contractuel de 111,058 m NHN (HS170), ce qui correspond à un niveau d'eau de 104 cm PNP à l'échelle d'Iffezheim.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2020 :

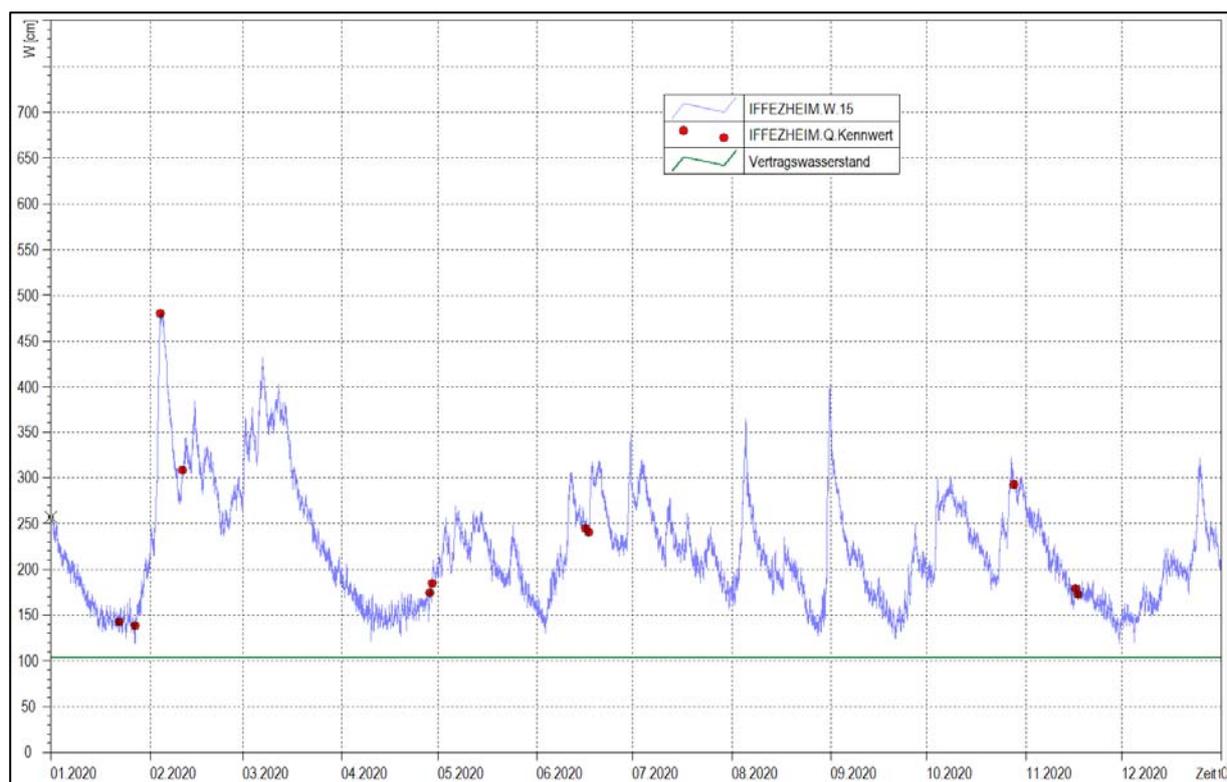
NNW_{KJ2020} = 118 cm le 27.01.2020 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

NNW_{KJ2020} = 137 cm le 27.01.2020 (plus faible valeur moyenne journalière)

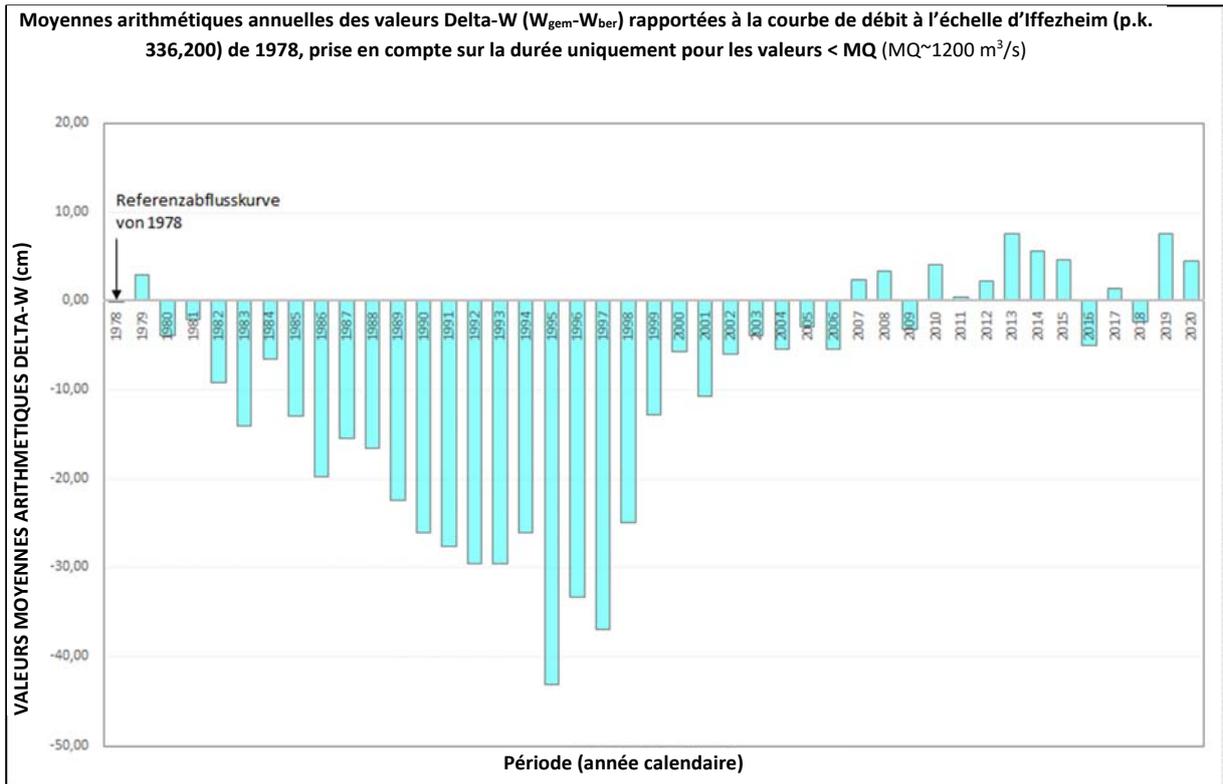
MW_{KJ2020} = 221 cm (à titre de comparaison MW_{2011/2020 (AJ)} 239 = cm)

HHW_{KJ2020} = 482 cm le 03.02.2020 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré)

En 2020, le débit a atteint environ 33,3 milliards de m³, pour une moyenne sur les 10 dernières années de 36,7 milliards de m³ (2011/2020).



11 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) en 2020. Huit de ces mesurages ont révélé des débits inférieurs à 1200 m³/s. Les résultats des 11 mesurages étaient tous compris entre 648 et 2770 m³/s. Les mesurages ont été effectués entre le 22.01 et le 17.11.2020 (voir le 1^{er} graphique).



Tous les mesurages de débit < 1200 m³/s (< env. 250 cm à l'échelle) ont été effectués au cours des mois de janvier, avril, juin et novembre.

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 **+4,6 cm** pour l'année 2020.

PROTOCOLE 21

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2020-I-19)

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 allemand
en 2020 - 2021**

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 2020 était de 130 349 m³. Le volume qui sera déversé en 2021 est estimé à 185 000 m³.	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 2020 ont été déversés 0 m³ de matériaux de comblement dans le secteur compris entre le p.k. 336,15 et le p.k. 352,07. Il est prévu de déverser durant l'année 2021 environ 260 m³ 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 : février 2021 Aire de stationnement avec ducs d'Albe et emplacement pour la dépose d'automobiles	Évitement de l'effet de succion et des remous
4	Mesure de remplacement Stabilisation du fond à Bockum-Krefeld	757,70 – 763,60	Phase de planification ; Début des travaux à l'été 2021	Avertisseurs, Prudence dans la zone du chantier
5	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur moyen » Étape 4	753,00 – 759,70 759,70 – 763,50	Réalisation en cours	Aucune
6	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur bas » Étape 3	808,00 – 858,00	Phase d'attribution du marché ; Début des travaux à l'été 2021	Aucune
7	Régulation du secteur Obermörnter jusqu'à Rees	832,00 – 839,00	Réalisation en cours, derniers travaux	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais
en 2020 – 2021**

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	Description des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures prises sur le Waal				
1.	Port de stationnement nocturne de Spijk	860	Aménagement d'un port de stationnement nocturne. Capacité : environ 50 postes de stationnement. Réalisation : 2021-2023	Aucune entrave à la navigation.
2.	Stabilisation du fond à Nijmegen	884	Aplanissement des irrégularités de la stabilisation du fond qui limitaient l'enfoncement possible. Réalisation 2020 -> travaux terminés	Quelques entraves durant les travaux
Mesures sur le canal de Pannerden				
1.	Abaissement des épis	867 - 874	Abaissement des épis et des berges Réalisation : 2021 – 2023	Quelques entraves durant les travaux
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				

PROTOCOLE 22

Démolition du pont en arc enjambant le Lek à proximité de Vianen au p.k. 951,700

Résolution

La Commission Centrale

constate que la démolition du pont près de Vianen, p.k. 951,700, ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

Annexe

Démolition du pont en arc enjambant le Lek à proximité de Vianen au p.k. 951,700

Résolution demandée

Autorisation d'interrompre la navigation sur le Lek pour une durée maximale de 12 heures consécutives pendant un week-end au cours du 4^{ème} trimestre.

Localisation

Coupure de la voie d'eau sur le Lek à la hauteur de Vianen (p.k. 951,700), section de la route Amsterdam-Rotterdam (en orange dans la figure 1).

Les routes Bâle-Rotterdam et Bâle-Amsterdam ne sont pas concernées par cette interruption (en vert dans la figure 1).



Figure 1

Description du lieu et de la nature des travaux

Le vieux pont en arc sur le Lek (qui relève du champ d'application de l'Acte de Mannheim) figure depuis des années sur la liste des ouvrages destinés à être démolis. Jusqu'à présent, il n'avait cependant pas été possible de déterminer si une autre solution était encore envisageable pour le pont. La décision de procéder à sa démolition a finalement été prise.

Le pont enjambe le Lek près de Vianen, au p.k. 951,700.



Figure 2

Les phases pertinentes pour le trafic fluvial sont exposées ci-dessous.

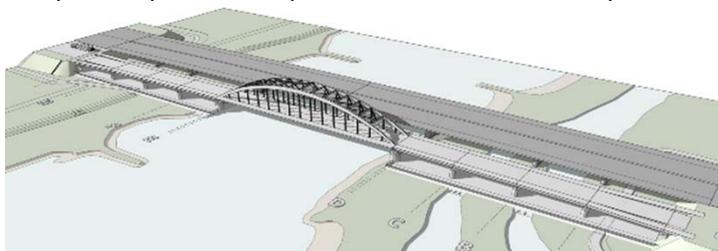


Figure 3

Étape 1 :

Les travaux seront réalisés autant que possible à partir de la terre. Pendant la première phase, la superstructure (emplacement 1, figure 6) sera déconnectée des culées.

Étape 2 :

Lorsque la superstructure sera entièrement détachée, un ponton sera placé sous le pont et l'ensemble de la superstructure sera mis sur des vérins installés sur le ponton.

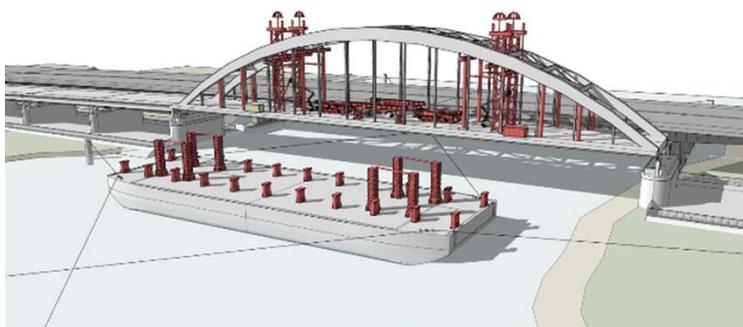


Figure 4

Étape 3 :

Ensuite, la superstructure sera conduite, sur le ponton, jusqu'à l'avant-port de l'écluse Beatrixsluis (emplacement 2, figure 6). La structure en arc y sera démontée de manière à garantir le passage sous le pont Jan Blankenbrug (Rijksweg A2, emplacement 3, figure 6).

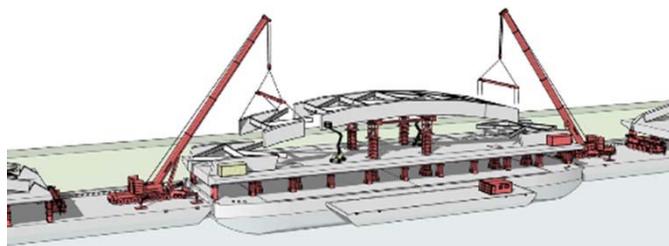


Figure 5

Étape 4 :

Le ponton avec la partie en arc est transporté à Schiedam (vers l'aval), où celle-ci continuera à être démontée.



Figure 6

PROTOCOLE 23

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

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 23

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

RÈGLEMENT DE POLICE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Etat des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les Etats membres

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
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
2019-I-10	Amendement définitif du RPNR - Article 14.05 Bingen	M	1.12.2019	8.11.2019	21.12.2020	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	21.12.2020		16.8.2019
2019-II-16	Amendements définitifs du RPNR (Sommaire, articles 1.10, 1.10bis, 1.11, annexe 13 et du RVBR (Article 2.13, chiffre 1) visant à l'actualisation de la liste des documents de bord	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Amendements définitifs au RPNR visant à l'harmonisation de la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau »	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite - Amendement définitif au RPNR (Article 1.11)	M	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Obligation d'annonce (Articles 1.10bis, chiffre 1, 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, 2.05, chiffre 1, 12.01)	M	1.12.2021	1.12.2021			
2020-I-13	Amendements définitifs au RPNR - Réduction des cas de noyade (Articles 1.08, 7.01)	M	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR (Article 4.07)	R	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Amendements définitifs du RPNR - Notification d'accidents (Articles 1.16 et 1.17)	M	1.12.2021	1.12.2021			

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Amendement définitif du 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 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022			

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

Etat des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les Etats membres

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		19.08.2020	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	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Amendement définitif du 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 2021/1)	M	1.1.2022					

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

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

RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Etat des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les Etats membres

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au RPN - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitifs au RPN (article 6.02)	M	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendement du RPN par une modification définitive	M	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Amendements relatifs au RPN - Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN)	M	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers - Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a	M	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes / Obtention de la qualification de « maître-matelot » Amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du RPN	M	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Publication électronique des autorités de délivrance – Modification des annexes A5, D5 et D6 du RPN	M	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Amendements au RPN– Modification aux Pays-Bas du modèle de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)	M	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01, chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1	M	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017

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

**) Sans objet

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
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		19.8.2020	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		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Amendement définitif du 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 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022				

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

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

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

B	1. Medisch centrum Antwerpen Italielei 4 B-2000 ANTWERPEN https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-antwerpen	T. 00 32 2 524 97 97
---	--	----------------------

(...)

B	12. CLB GO! Antwerpen Ruggeveldlaan 471 B-2100 DEURNE (réservé aux élèves en formation à „Cenflumarin“)	T. 00 32 3232 23 82
---	--	---------------------

(...)

Appendice 1 à l'instruction de service n° 4

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

(...)

Belgique		+32
Binnenvaartloket	Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1 2900 Schoten	Tel. 011 24 40 83
	Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1 9030 Gent	Tel. 09 292 12 95 binnenvaartcommissie@ vlaamsewaterweg.be
Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	Tel. 04 231.65.35 guichet.navigations@spw .wallonie.be

(...)

Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-002 ¹	Basiscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03 RPN)

(...)

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

(...)

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-002 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	voir Annexe C1 au RPN

(...)

¹ Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2022

² Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2022

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

Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement

(...)

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-102 ¹	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Formation de base de secouriste	voir Annexe C2 au RPN ²	

(...)

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

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

(...)

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
NL-02 ³	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	voir annexe 3 au RPN ⁴

(...)

¹ Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2022

² Cette attestation peut être insérée dans le livret figurant à l'annexe C4 du Règlement relatif au personnel de la navigation.

³ Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2022

⁴ Cette attestation peut être insérée dans le livret figurant à l'annexe C4 du Règlement relatif au personnel de la navigation.

4.2 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**

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ¹

(...)

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Scellé n° NT14

Snijder Scheepselektro b.v.
De Grote Kranerweerd 10
NL-8064 PE Zwartsluis
Scellé n° NT20

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 2
D-79588 Efringen-Kirchen

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Technik-Service T. Schwerdfeger
Beulerweg 5
D-56729 Münk

Radio Holland Netherlands B.V.
Droogdokweg 71
NL-3089 JN Rotterdam
Scellé n° RH

¹ SRH : Ports rhénans suisses, Bâle (anciennement : Direction de la navigation rhénane, Bâle (RSD)).

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

(...)

JVL Scheepselektronica V.O.F.
Rivierdijk 364
3361AW Sliedrecht
Pays-Bas
Scellé n° M09

Snijder Scheepselektro b.v.
De Grote Kranerweerd 10
NL-8064 PE Zwartsluis
Scellé n° M28

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Scellé n° M32

Radio Holland Netherlands B.V.
Droogdokweg 71
NL-3089 JN Rotterdam
Scellé n° M55

PROTOCOLE 24

Approbation des comptes de l'exercice 2020 de la Commission Centrale

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2020 de la CCNR,
vu également le rapport sur les comptes 2020 de l'organisme de contrôle PWC,
la Commission Centrale approuve ces comptes et donne quitus au Secrétaire général.

PROTOCOLE 25

Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2020

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2020.

Annexe

Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2020

I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2020

PRÉSIDENT¹ ET VICE-PRÉSIDENT

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 **président** de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2020.



M. ALABRUNE, directeur des affaires juridiques au Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, chef de la délégation française auprès de la CCNR, assume les fonctions de **vice-président** de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2020.



DÉLÉGATIONS

Mme BOULDOUYRÉ, cheffe du bureau du transport fluvial à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la transition écologique et solidaire, a été nommée commissaire de la France auprès de la CCNR, à compter du 27 février, en remplacement de Mme PEIGNEY-COUDERC, appelée à d'autres fonctions.

Mme HERRMANN, de l'unité « politique internationale de la navigation intérieure, sécurité et protection de l'environnement dans la navigation intérieure, navigation de plaisance » au Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques, a été nommée commissaire-suppléante de l'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 3 mars, en remplacement de M. KLICHE, parti à la retraite.

M. GERHARDT, de l'unité « politique internationale de la navigation intérieure, sécurité et protection de l'environnement dans la navigation intérieure, navigation de plaisance » au Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques, a été nommé commissaire-suppléant de l'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 21 avril, en remplacement de M. HÄUSLER, appelé à d'autres fonctions.

M. KÖRSCHGEN, du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Office fédéral des Transports (OFT), division sécurité, section navigation, a été nommé commissaire de la Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} août, en remplacement de M. KRATZENBERG, parti à la retraite.

¹ <https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20200111fr.pdf>

Mme GÖHLICH, juriste à l'office de la navigation maritime au Ministère fédéral des Affaires étrangères de la Confédération helvétique (Suisse), assume temporairement, depuis le 18 septembre, les fonctions de commissaire-suppléant occupées par M. MARTIN, appelé à d'autres fonctions.

M. Fabrice DALY, directeur du département infrastructures et transports du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), a été nommé commissaire-suppléant de la France auprès de la CCNR, à compter du 12 novembre, en remplacement de M. PIET, appelé à d'autres fonctions.

En conséquence de quoi, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2020 :

ALLEMAGNE

Commissaires :	MM.	WEHRMANN HEINZ HÖNEMANN
Commissaires-suppléants :	Mme Mme M.	SCHÄFER HERRMANN GERHARDT

BELGIQUE

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

FRANCE

Commissaires :	M. Mme M. Mme	ALABRUNE BOULDOUYRÉ LEANDRI MASSON	<i>vice-président</i>
Commissaires-suppléants :	MM.	ORTOLLAND DALY	

PAYS-BAS

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

SUISSE

Commissaires :	M.	WITSCHI
	Mme	ETTER
	MM.	HADORN KÖRSCHGEN
	Commissaires-suppléants :	Mme MUNGENAST Mme GÖHLICH

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

Secrétaire Général :	M.	GEORGES
Secrétaire Générale Adjointe :	Mme	MOOSBRUGGER
Ingénieur en Chef :	M.	PAULI (jusqu'au 30 juin 2020)
	M.	WISSELMANN (à partir du 1 ^{er} juillet 2020)

II) ACTIVÉTÉS 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

Compte tenu des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de Covid-19 et aux restrictions de déplacements, la Commission Centrale a tenu pour la première fois sa session plénière ordinaire de printemps en ligne, le 4 juin, sous la présidence de M. TILEMANS, avec les représentations suivantes :

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne, Mme KOPCYNKA, M. VAN HONACKER,
- pour la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, Mme SCHULTE-KELLINGHAUS,
- pour la Commission du Danube, M. SEITZ,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER.

Etats observateurs :

- Autriche, Mme HOFBAUER,
- République tchèque, M. DABROWSKI,
- Luxembourg, M. NILLES.

Les deux premiers points de la session se sont tenus en présence de représentants des organisations non gouvernementales agréées, avec les représentations suivantes.

- CEFIC, M. PATERNOSTRE,
- CEMT, M. TELESCA,
- EDINNA, M. MINTJES,
- ERSTU, MM. HEBENSTREIT et MAASSEN,
- ETF, M. KERKHOF,
- IVR, Mme KLOOTWIJK-DE VRIES,
- OEB, MM. KESTER et VAN LANCKER,
- SEA EUROPE, M. TYTGAT,
- UECC, M. FÜEG,
- UENF, Mme HACKSTEINER.

SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE

Suite à une nouvelle progression de la pandémie au deuxième semestre, la Commission Centrale a également tenu sa session plénière ordinaire d'automne en ligne, les 2 et 3 décembre, sous la présidence de M. TILEMANS.

Le 2 décembre, la réunion s'est tenue en formation restreinte.

Le 3 décembre, elle s'est poursuivie en session publique, en présence de représentants des Etats observateurs, organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales agréées, avec les représentations suivantes

Etats observateurs :

Luxembourg, M. NILLES,
République tchèque, M. DABROWSKI,
Ukraine, M. TOKATLY.

Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne, M. VAN HONACKER,
- pour la Commission du Danube, M. SEITZ,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER.

Organisations non gouvernementales agréées :

- AIPCN, M. LEFLER,
- AQUAPOL, M. OBERLE,
- EDINNA, M. MINTJES,
- ERSTU, M. HEBENSTREIT et M. MAASSEN,
- ETF, Mme CHAFFART,
- FEPI, M. FIORITO,
- IVR, Mme KLOOTWIJK-DE VRIES,
- OEB, Mme RYCQUART, M. VAN LANCKER et M. KESTER,
- SEA EUROPE, M. TYTGAT,
- UECC, M. FÜEG,
- UENF, M. GORIS et Mme HACKSTEINER,
- VBW, M. LOHBECK.

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. TILEMANS, le 2 décembre en ligne ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 29 octobre en ligne ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. TILEMANS, les 3 juin et 2 décembre en ligne, et sous la présidence de Mme Gijssbers (M. TILEMANS étant empêché), le 7 octobre en ligne ;

le Comité Économique, sous la présidence de Mme SCHÄFER, les 3 juin, 6 octobre et 2 décembre en ligne ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. MENSINK, le 7 octobre en ligne ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de Mme COENEN, les 29 avril et 14 octobre en ligne ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. DELAERE, le 29 avril en ligne et, sous la présidence de Mme HERRMANN les 25 juin (réunion extraordinaire) et 14 octobre en ligne ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. HEINZ, les 28 avril et 15 octobre en ligne ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme MUNGENAST, les 10 juillet et 8 octobre en ligne ;

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 2 juin et 1er décembre en ligne.

GROUPES DE TRAVAIL

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. BLESSINGER, du 18 au 20 février à Strasbourg ainsi que, sous la présidence de MM. GERHARDT et BLESSINGER, du 25 au 27 août en ligne ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BLESSINGER, les 3 et 4 mars à Strasbourg et les 9 juin, 31 août et 1er septembre en ligne;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de Mme HERRMANN, le 27 février à Strasbourg et les 25 juin, 24 septembre et 19 novembre en ligne ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. MAURER, le 5 mars à Strasbourg ainsi que les 16 et 17 septembre en ligne;

le Groupe de travail STF, sous la présidence de M. DUPART, le 6 février à Strasbourg et les 15 juin et 10 septembre en ligne.

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 27 au 31 janvier 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, le 31 janvier à Genève (Suisse) ;

le Groupe de travail informel « Conférence de rédaction et de traduction » (ADN), du 8 au 9 avril en ligne ;

le Groupe de travail informel « Formation des experts » (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, du 8 au 10 décembre en ligne.

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 qualifications professionnelles, 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 M. DABROWSKI (délégation tchèque), les 30 avril et 13 octobre en ligne.

Malgré les circonstances défavorables de l'année 2020 et leur impact sur la réalisation de certaines tâches inscrites au contrat, les travaux de la CCNR et du CESNI se sont globalement poursuivis comme prévu.

La crise déclenchée par la pandémie de Covid-19, ainsi que ses graves répercussions sur la navigation intérieure européenne, ont été au cœur des discussions du CESNI. Tous les participants à la réunion du CESNI du 30 avril 2020 ont ainsi souhaité émettre un message commun et coordonné pour soutenir le secteur en ces temps difficiles. C'est ainsi qu'une lettre conjointe du Président et du Secrétaire exécutif du Comité, recommandant i) aux États membres du CESNI, aux États observateurs et aux États tiers de ne pas sanctionner d'éventuelles expirations de certificats durant la crise et ii) au secteur et aux commissions de visite de continuer et/ou de reprendre les inspections et certifications le plus possible, a été diffusée le 20 mai.

Dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux, la création d'un groupe de travail temporaire relatif aux piles à combustible à bord des bateaux de navigation intérieure a été validée. En parallèle, le CESNI a approuvé la publication sur son site web d'un guide intitulé « Modèle de rapport de visite de coque ». Enfin, le Comité a adopté en octobre 2020 la nouvelle édition 2021 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

Dans le domaine des qualifications professionnelles, le CESNI a publié une nouvelle page web dédiée CESNI/QP, des notices explicatives pour l'ES-QIN 2019 et des premières réponses aux questions fréquemment posées « FAQ ». Le Comité a également procédé à l'examen de deux nouveaux standards :

- **Standards pour la formation de base en matière de sécurité des hommes de pont**
- **Standards pour les phrases de communication standardisées en quatre langues.**

L'adoption de ces deux nouveaux standards était planifiée pour la réunion CESNI d'avril 2021. Ils viendront compléter le cadre européen de référence que constitue l'[ES-QIN](#), Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure.

Enfin, dans le domaine des technologies de l'information, le CESNI a adopté un rapport formulant des recommandations pour une utilisation et un entretien harmonisés des données de l'index SIF et d'autres données de référence requises par les standards SIF, telles que l'ERDMS (*European Reference Data Management System*). Le CESNI a pris une décision de principe pour la création d'un nouveau Standard européen pour les services d'information fluviale, appelé ES-RIS. Ce dernier est appelé à regrouper l'ensemble des spécifications techniques en matière de services d'information fluviale (standards ECDIS Intérieur, AIS Intérieur, Avis à la batellerie, Annonces électroniques et Standard d'essai AIS Intérieur). L'adoption de l'ES-RIS était également prévue pour avril 2021. La nouvelle édition 2021 du Standard d'essai pour l'AIS Intérieur a, quant à elle, été adoptée en octobre 2020.

En parallèle, le CESNI a organisé un atelier consacré à la collecte de données relatives aux accidents survenant en navigation intérieure le, 12 octobre 2020. L'événement en ligne a réuni plus de 70 invités et intervenants qui ont pu échanger sur les méthodes actuelles de collecte de données, l'utilisation et l'analyse des données, les lacunes existantes, ainsi que sur les meilleures pratiques et les prochaines étapes des travaux.

GROUPES DE TRAVAIL DU CESNI

Les groupes de travail se sont réunis comme suit :

le groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT) s'est réuni à quatre reprises : présidé par intérim par M. GORGES (délégation française) les 25 et 26 février à Strasbourg, présidé par M. BILIC-PRCIC (délégation croate) les 23 et 24 juin, 22 et 23 septembre et 17 et 18 novembre en ligne ;

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 les 17 juin et 28 octobre en ligne ;

le groupe de travail temporaire des prescriptions techniques relatives aux piles à combustible à bord des bateaux de navigation intérieure (CESNI/PT/FC), présidé par M. PAULI (délégation allemande), s'est réuni les 9 juillet, 1^{er} septembre et 22 octobre en ligne ;

le groupe de travail temporaire pour les bateaux à passagers (CESNI/PT/Pax), présidé par M. JOORMANN (GERC), il s'est réuni les 8 juillet et 20 et 21 octobre en ligne ;

le groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP) s'est réuni lui aussi à quatre reprises : présidé par M. DABROWSKI (délégation tchèque), le 6 février à Strasbourg, puis présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande) les 22 avril, 10 septembre et 4 novembre en ligne ;

le groupe de travail temporaire de la gestion de qualité (CESNI/QP/QM), présidé également par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni à deux reprises : le 4 février à Strasbourg ainsi que le 8 septembre en ligne. Les experts se sont également réunis à quatre reprises, dans un format « groupe de volontaires », le 24 février à Duisbourg (Allemagne) ainsi que les 15 juillet, 15 octobre et 26 novembre en ligne.

le groupe de travail des prescriptions relatives aux équipages (CESNI/QP/CREW), il s'est réuni à quatre reprises : présidé par M. KWAKERNAAT (délégation néerlandaise), le 5 février à Strasbourg et le 21 avril en ligne, puis présidé par Mme LIÉGEOIS (délégation belge), les 9 septembre et 3 novembre en ligne ;

le groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI), présidé par M. BRAUNROTH (délégation allemande), s'est réuni les 13 et 14 juin ainsi que les 11 et 12 décembre en ligne ;

Quant aux 4 groupes de travail temporaires CESNI/TI, ils se sont réunis en ligne lors de la RIS Week du 23 au 27 novembre. Une réunion générale réunissant les membres des 4 groupes de travail temporaires s'est également tenue le 23 novembre, présidée par M. BRAUNROTH ;

le groupe de travail temporaire pour les avis à la batellerie (CESNI/TI/NtS), présidé par M. PLASIL (délégation autrichienne), s'est réuni le 24 novembre en ligne ;

le groupe de travail temporaire sur le système d'annonces électroniques en navigation intérieure (CESNI/TI/ERI), présidé par M. VRIJALDENHOVEN (délégation néerlandaise), s'est réuni le 25 novembre en ligne ;

Le groupe de travail temporaire pour un système électronique d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (CESNI/TI/Inland ECDIS), présidé par M. HAUPT (délégation allemande), s'est réuni le 26 novembre en ligne ;

le groupe de travail temporaire pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure (CESNI/TI/VTT), présidé par M. BOBER (délégation allemande), s'est réuni le 27 novembre en ligne.

TRAVAUX MAJEURS DE LA CCNR EFFECTUES EN 2020

Pandémie de Covid-19

La session plénière de printemps 2020 a permis d'importants échanges sur les effets de la pandémie sur la navigation intérieure rhénane et européenne. Les échanges de vues entre les participants ont porté plus particulièrement sur l'impact de la crise sanitaire sur la navigation intérieure et les réponses à développer en termes de gestion et de sortie de crise.

La résolution de la CCNR du 23 mars ainsi que les mesures de mise en œuvre prises au niveau national pour limiter sans délai les effets négatifs de la pandémie ont été largement saluées par la profession. On se souviendra que par cette résolution, en vigueur jusqu'au 23 septembre, les États membres de la Commission Centrale sont convenus notamment de ne pas sanctionner, sous certaines conditions, les dépassements de durée de validité des certificats, attestations et autres documents délivrés conformément 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. Par ailleurs, le Secrétariat de la CCNR a également mis en place, au cours de cette période, un inventaire des mesures nationales et internationales relatives à la navigation intérieure, par le biais d'une page web dédiée et d'une lettre d'information hebdomadaire.

La résolution du 4 juin a, quant à elle, pour objectif de permettre à la CCNR de tirer un maximum d'enseignements de la crise et de sa gestion, afin d'en limiter autant que possible les effets négatifs et de se préparer au mieux, ainsi que la navigation rhénane et intérieure, à d'autres crises éventuelles. Cette importante résolution, qui vise l'ensemble des domaines d'action de la CCNR (bateaux, équipages, infrastructures, environnement, police de la navigation, analyses économiques et autres), contient des indications claires à l'intention des Comités et du Secrétariat de la CCNR, qui seront amenés à conduire leurs travaux en concertation avec les autres acteurs de la navigation intérieure.

Lors des moments les plus critiques de la pandémie au premier semestre, cette période fut aussi marquée par la suspension, durant plusieurs semaines, des activités de nuit pour le personnel des écluses du Rhin supérieur, qui ont finalement pu reprendre à compter du 10 mai. Le retour aux conditions normales d'exploitation a été, d'une part, le fruit de l'engagement de l'ensemble des opérateurs d'écluses du Rhin supérieur : Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Voies Navigables de France (VNF), et Electricité de France (EDF) ainsi que de leurs agents, et, d'autre part, le résultat d'une coordination internationale dans le cadre de la CCNR, qui, par la constance de son action, a cherché à garantir au mieux la prospérité et la liberté de la navigation rhénane, conformément à l'Acte de Mannheim.

Relations internationales

Les réunions plénières des 4 juin et 3 décembre ont une fois encore été l'occasion d'aborder la coopération de la CCNR avec la Commission européenne (DG MOVE), que ce soit notamment dans le cadre du contrat européen actuel (2019-2021) ou du CESNI, ou encore sous l'angle des politiques générales. S'agissant de préparer les modalités de coopération futures, la CCNR a réitéré son profond attachement à un partenariat de substance, pérenne et efficace avec l'Union européenne.

Lors de la session plénière d'automne, la CCNR a également remercié la Présidence allemande du Conseil de l'UE pour l'organisation de l'événement en ligne de haut niveau dédié à la navigation intérieure, le 20 novembre, en coopération avec l'UENF. Lors de cette conférence « *Inland Waterway Transport – Key to the Green Deal* », son secrétaire général a pu présenter brièvement les premiers résultats de l'« étude de la CCNR sur la transition énergétique pour une navigation intérieure zéro émission ». La CCNR a également salué l'annonce par son Secrétariat d'un renforcement de ses relations avec plusieurs membres du Parlement européen et leurs équipes sur des sujets variés d'intérêt commun. Au-delà de ces multiples échanges au niveau européen, ont aussi été relevés des échanges techniques internationaux sur l'automatisation avec la Conférence des gouverneurs et des premiers ministres des Grands Lacs et du Saint-Laurent (Conférence GSGP), le 29 octobre, montrant la vitalité de la déclaration commune d'intention signée en 2019 entre les deux organisations.

Enfin, la CCNR s'est félicitée à nouveau des collaborations constructives et continues avec en particulier les autres Commissions fluviales, la CEE-ONU, la CIPR et la CHR. Ces coopérations traditionnelles se sont plus spécialement illustrées, en 2020, par des participations croisées à des événements et réunions, par la publication de documents communs ou encore dans le cadre de la crise de la Covid-19.

Ainsi, la CCNR et la Commission de la Moselle ont publié en commun des « Recommandations pour des amendes uniformes en cas d'infractions aux prescriptions de police régissant la navigation sur le Rhin et la Moselle », appelées communément « Catalogue des amendes ». Au cours de plusieurs réunions communes tenues en 2018 et 2019, les experts des deux commissions fluviales ont mis à jour le catalogue des amendes afin d'y inclure les nouvelles réglementations applicables sur le Rhin et la Moselle. La nouvelle édition est désormais disponible sur le site Internet de la CCNR sous www.ccr-zkr.org et sur celui de la Commission de la Moselle sous www.commission-de-la-moselle.org.

Travaux économiques

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

En 2020, 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 publie également depuis peu un rapport thématique une fois par an, dont le thème est défini en concertation avec la Commission européenne. Gratuites, toutes ces analyses de la situation économique visent à contribuer à la prise de décision stratégique dans ce secteur 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 données statistiques par la CCNR ont fait l'objet depuis des années déjà d'une collaboration avec 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 indiquait que la prestation de transport sur les voies de navigation intérieure de l'Union européenne s'était élevée à 111,2 milliards de tonnes-kilomètres (TKM) au cours des trois premiers trimestres de 2019. Le chapitre « Focus sur la Hongrie » contenait des chiffres clés pour ce pays du Danube moyen, où les minerais de fer, produits agricoles et produits métalliques formaient les trois principaux segments de marchandises. Bien que cet aperçu du marché couvrait les trois premiers trimestres de l'année 2019 et qu'il ait été achevé en mars 2020, il a été complété par encore quelques indications concernant la propagation du coronavirus en Europe et ses implications pour la navigation intérieure.

L'aperçu du marché de novembre contenait les chiffres clés du transport fluvial européen pour le premier semestre 2020. La crise Covid a eu des conséquences lourdes pour le transport de marchandises et de passagers, même si certains segments de marché ont pu éviter l'effondrement. Un chapitre du rapport fut consacré à l'Autriche, où le transport fluvial représente une part modale élevée des importations en provenance des pays d'Europe orientale (dans le corridor trimodal du Danube).

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

Rapport annuel 2020

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la Commission européenne, la CCNR a publié son rapport annuel 2020 de l'observation du marché de la navigation intérieure européenne. 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 de M. Wojciechowski, coordonnateur européen pour le corridor Rhin-Alpes, et du secrétaire général de la CCNR ont à nouveau illustré la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel fournit un aperçu exhaustif de la situation du marché et des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2019. Les conditions macroéconomiques générales ont rendu difficile une augmentation des quantités transportées en 2019. En outre, la crise Covid du début d'année 2020 a eu un impact majeur pour le secteur. Cet aspect important, bien que ne concernant pas les données de l'année 2019, est également abordé dans le rapport annuel 2020. La publication se focalise par ailleurs sur les tendances futures du secteur de la navigation intérieure, que ce soit l'impact attendu de la transition énergétique sur les segments de marché existants, les opportunités pour de nouveaux segments de marché ou encore les perspectives d'avenir pour des secteurs importants de la navigation intérieure tels que l'acier, les produits agricoles et les matériaux de construction. Enfin, le rapport fournit, entre autres, des informations sur la demande de transport par bateau de navigation intérieure, le transport de conteneurs, les taux de fret, la flotte, l'emploi, les croisières fluviales et le transport fluvial dans les ports intérieurs et maritimes.

Rapport thématique 2020/2021 sur le marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure européenne

L'année 2020 a également été marquée par la préparation du second rapport thématique, en partenariat avec la Commission européenne, sur le marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure européenne. Le suivi de l'évolution des indicateurs du marché du travail dans un secteur donné présente un intérêt particulier pour l'évaluation de l'engagement du capital humain dans ce secteur et son développement futur. Le capital humain reste l'une des ressources les plus importantes et une condition fondamentale préalable permettant d'assurer des prestations de qualité et la croissance économique d'un secteur. Aucun rapport contenant des données détaillées à ce sujet n'étant actuellement disponible en ce qui concerne la navigation intérieure européenne, il a été décidé de rédiger un tel rapport thématique dans le but d'acquérir une meilleure connaissance du marché du travail dans ce secteur et de partager les informations recueillies.

Travaux réglementaires

Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique sur le Rhin

Lors de la session plénière de printemps, la CCNR a décidé d'introduire au 1er décembre 2021 l'obligation d'annonce par voie électronique pour l'ensemble des bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

Par sa résolution 2020-I-12, la CCNR a adopté l'ensemble des modifications réglementaires nécessaires à apporter au RPNR. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments et convois une obligation d'annonce : le conducteur de bateau ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes des informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet en particulier aux autorités de disposer de toutes les informations nécessaires à une gestion efficace des avaries. L'article 12.01 du RPNR indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.

Ainsi, l'obligation d'annonce par voie électronique, qui ne s'appliquait jusque-là qu'aux convois et bâtiments transportant des conteneurs et aux bâtiments ayant des citernes fixes à bord, sera étendue à l'ensemble des bâtiments et transports spéciaux visés à l'article 12.01, chiffre 1 du RPNR. Les différentes catégories qui entrent dans le champ d'application de la future extension de l'obligation d'annonce sur le Rhin sont les suivantes : les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ; les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ; les bateaux à cabines ; les navires de mer ; les bâtiments ayant un système de GNL à bord ; les transports spéciaux au sens de l'article 1.21. 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. Enfin, cette décision augmentera également la sécurité de la navigation rhénane, en fiabilisant davantage la transmission de l'information.

Travaux concernant les patentes de batelier et équipages

Lors de la session plénière de printemps, les discussions relatives aux patentes de batelier et équipages ont plus particulièrement porté sur l'état d'avancement des travaux effectués par le Comité STF, ainsi que sur la transmission du projet de révision du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) à la Commission européenne en décembre 2019 et les échanges qui ont suivi. Une adoption possible de la résolution portant révision du Règlement de la CCNR était alors encore envisagée en décembre 2020, mais n'a pu se matérialiser. La CCNR s'est fixé pour objectif de réaliser les étapes suivantes :

- Adaptation des règlements-cadres de la CCNR et de l'UE,
- Intégration du Standard ES-QIN (Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure) développé par le CESNI,
- Utilisation commune de la base de données européenne (ECDB),
- Entrée en vigueur simultanée de la Directive (UE) 2017/2397 et du RPN, le 18 janvier 2022.

Pour la CCNR, il demeure essentiel d'assurer l'unité du régime rhénan et de garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane.

Adaptation de la réglementation de la CCNR pour prendre en compte la nouvelle édition de l'ES-TRIN

Le CESNI a récemment adopté une nouvelle édition de l'ES-TRIN (2021/1). Cette dernière inclut notamment des prescriptions sur les accumulateurs lithium-ion, l'abaissement des seuils de niveaux sonores pour un bateau faisant route et en stationnement ou encore les extincteurs d'incendie portatifs. Ces prescriptions ont été développées en concertation étroite avec la profession.

Lors de la session plénière d'automne, la CCNR a adopté une résolution modifiant conjointement les 3 Règlements (RVBR, RPNR et RPN) pour renvoyer à l'ES-TRIN 2021/1. Cette décision s'inscrivait dans une démarche coordonnée avec l'Union européenne de mise en vigueur de l'ES-TRIN 2021/1, à compter du 1^{er} janvier 2022, au moyen d'une référence au sein des cadres législatifs respectifs de la CCNR et de l'UE.

La mise en œuvre de prescriptions techniques uniformes sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne répond en effet également à la volonté de la CCNR de renforcer la gouvernance au plan européen dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure et permet d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation.

Adoption du nouveau Règlement du droit de plainte

Toujours lors de la session plénière d'automne, la Commission Centrale a adopté le nouveau Règlement du droit de plainte ainsi que son rapport explicatif. Conformément à l'article 45, lettre a) de la Convention révisée (ou « Acte de Mannheim »), l'examen des plaintes est une des attributions de la CCNR. Ces plaintes peuvent concerner l'application de la Convention précitée ainsi que l'exécution des règlements et mesures adoptés d'un commun accord par les États membres de la CCNR.

La première et précédente édition du Règlement du droit de plainte datait de 1992. Elle avait pour objectif la mise en place d'une procédure d'examen des plaintes et l'établissement de règles en vue de la désignation de rapporteurs dans les différentes plaintes soumises. La refonte du droit de plainte entreprise depuis 2016 visait quant à elle, à titre principal, à mieux refléter la nature du droit de plainte défini comme un « recours diplomatique », et non juridictionnel, qui vise non pas à se prononcer sur un cas d'espèce, mais à donner une interprétation de l'Acte de Mannheim à l'occasion d'un litige. Cette interprétation, du fait qu'elle émanerait des États Parties à l'Acte de Mannheim, possédera un caractère authentique.

Travaux sur l'automatisation

Pilotage et coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée au sein du Comité restreint de navigation (RN)

La CCNR a décidé de concentrer les travaux relatifs à la navigation automatisée au sein du Comité restreint de navigation (RN), dont le mandat a été actualisé. L'objectif est de traiter dans un organe unique les questions relatives à l'automatisation qui sont par nature complexes, denses et de nature transversale.

Cette décision de principe permet aussi de répondre à plusieurs autres objectifs :

- apprécier la navigation automatisée dans son ensemble à l'échelle rhénane, et non de manière sectorielle ;
- assurer une bonne visibilité des travaux vis-à-vis de la profession et des porteurs de projets pilotes qui souhaitent faire des essais sur la première voie navigable intérieure européenne ;
- garantir la sécurité et la prospérité de la navigation sur le Rhin ;
- considérer la navigation automatisée comme susceptible de contribuer non seulement à davantage de sécurité sur le Rhin, mais aussi au développement durable de la navigation intérieure ;
- mutualiser les moyens de la CCNR pour traiter les questions transversales liées à l'automatisation.

Dans ce contexte, le Comité restreint de navigation :

- traitera de l'ensemble des questions relatives à l'automatisation, en impliquant les experts des différents domaines (selon le type de sujet traité : technique, nautique, personnel, juridique...),
- et examinera les demandes d'autorisations des projets pilotes et préparera les projets de décisions permettant de déroger temporairement aux dispositions des règlements de la CCNR, à l'échelle du corridor rhénan.

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

Lors de sa session plénière d'automne 2018, la CCNR a adopté la [première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure](#), avec une durée de validité limitée au 31 décembre 2020 ([Résolution 2018-II-16](#)).

La définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure est largement utilisée par des projets pilotes en navigation intérieure, des autorités nationales et des institutions internationales, telles que la CEE-ONU ou l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN). De plus, le Comité du règlement de police a développé un inventaire des projets pilotes et de recherche, qui est disponible et régulièrement mis à jour à l'adresse suivante : automation.ccr-zkr.org. Il existe actuellement 27 projets nationaux et internationaux dans les États membres de la CCNR.

Le Comité du règlement de police a mis en place un groupe de volontaires pour travailler sur l'actualisation de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure, mais la tâche est complexe et requiert davantage de temps pour que les experts puissent présenter une proposition concrète de révision de l'actuelle définition. Partant, la CCNR a décidé de proroger la durée de validité de la définition, jusqu'au 31 décembre 2022.

Travaux d'infrastructure/environnement

Réduction des émissions en navigation intérieure : un premier projet de feuille de route de la CCNR soumis à la consultation des parties prenantes

On se souviendra que la [Déclaration ministérielle de Mannheim](#) du 17 octobre 2018 a fixé des objectifs ambitieux afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions polluantes en navigation intérieure, d'ici 2035 et 2050. En signant cette Déclaration, les ministres des États membres en charge de la navigation intérieure ont confié à la CCNR le soin d'établir une feuille de route pour atteindre ces objectifs.

Le projet de feuille de route a été présenté pour la première fois lors de la session plénière de décembre : il représente une nouvelle avancée dans la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim. Les acteurs clés de la navigation intérieure européenne ont pu contribuer et échanger sur cette thématique essentielle de la réduction des émissions, et sur le projet de feuille de route en particulier. Une consultation supplémentaire, dont le format reste encore à définir, sera organisée au deuxième semestre 2021. L'adoption de la feuille de route par la CCNR est prévue en décembre 2021, lors de la session plénière d'automne.

La feuille de route, amenée à être révisée régulièrement par la CCNR, constitue un outil de politique publique essentiel pour la transition énergétique et pour une navigation intérieure plus respectueuse de l'environnement. Cette feuille de route intégrera les résultats finaux de [l'étude de la CCNR sur la transition énergétique pour une navigation intérieure zéro émission](#), aux éléments de laquelle les acteurs majeurs de la navigation intérieure européenne sont également associés. Selon la CCNR, la feuille de route pourrait constituer une contribution importante à la politique européenne actuelle de verdissement de la navigation intérieure, telle que portée en particulier par le *Green Deal*.

Étude sur la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure zéro émission – Publication des résultats intermédiaires

Pour atteindre ses objectifs environnementaux (voir ci-dessus), la Déclaration de Mannheim souligne la nécessité d'instruments financiers nouveaux et actualisés, étant donné que les mécanismes de financement et de subvention existants n'ont pas permis d'obtenir les résultats escomptés à ce jour. La Déclaration a confié à la CCNR la tâche d'encourager le développement de ces instruments financiers. Afin de réaliser cette tâche, il a été décidé de lancer une première étude préliminaire soutenue par les Pays-Bas et réalisée par l'EICB (Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart), avec la participation de nombreuses parties prenantes.

Sur la base de la question « comment financer la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure ? » et d'une liste de facteurs connexes, l'étude préliminaire a permis d'identifier une série de questions de recherche essentielles, en s'appuyant notamment sur des entretiens avec le plus grand nombre possible de parties prenantes (profession, institutions européennes, institutions de financement, administrations nationales, etc.). L'étude préliminaire visait clairement à poser les jalons pour la réalisation de plusieurs autres études plus vastes.

Sur la base des résultats de l'étude préliminaire et des questions de recherche identifiées, une première étape de la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim a été franchie lors de la session plénière de mai 2019, avec la décision de lancer une étude approfondie de la CCNR sur le « Financement de la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure zéro émission » en recourant aux services d'un consortium international regroupant EICB, Panteia et ProDanube.

Deux autres études parallèles, soutenues par les Pays-Bas et la Suisse, devaient accompagner cette étude principale, en portant respectivement sur :

1. le principe du pollueur-payeur dans le secteur de la navigation intérieure, et
2. l'évaluation économique et technique des technologies permettant d'atteindre l'objectif de zéro émission pour la navigation intérieure d'ici 2050.

Ces trois études complémentaires s'inscrivent dans un projet de recherche global et ne doivent pas être considérées comme des études distinctes.

La CCNR a eu le plaisir d'annoncer que, depuis octobre 2020, les premiers résultats qualitatifs des trois études en réponse à plusieurs des questions de recherche étaient désormais disponibles sur la page web suivante : <https://www.ccr-zkr.org/12080000-fr.html>.

Il ne s'agissait encore que de résultats le plus souvent intermédiaires, qui tiendront lieu de base pour la réalisation de l'intégralité du projet de recherche d'ici l'été 2021. La publication de ces résultats intermédiaires n'aurait pas été possible sans le soutien des délégations, ainsi que des partenaires et parties prenantes ci-après, que nous remercions une nouvelle fois pour leurs importantes contributions : Banque européenne d'investissement (BEI), Commission du Danube, Commission de la Moselle, Commission européenne (DG MOVE), Plateforme européenne de conseil en investissement (EIAH), Association pour la navigation intérieure et les voies navigables en Europe (VBW), CLINSH, European Shippers' Council (ESC), Shipyards and maritime equipment association of Europe (SEA Europe), Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI), Organisation européenne des bateliers (OEB), Plateforme européenne IWT, Union européenne de la navigation fluviale (UENF).

Divers

L'année 2020, marquée tout particulièrement par la crise sanitaire, fut aussi l'année du 100ème anniversaire de l'installation de la CCNR à Strasbourg, juin 1920 ayant vu la première session plénière de l'Organisation au Palais du Rhin.

4) Organisations internationales

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat :

- à la Commission européenne (réunions des groupes d'experts NAIADES traitant de questions liées à la navigation intérieure) ;
- à différents groupes de travail et groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM).

5) Relations interinstitutionnelles

a) Union européenne (UE)

Commission européenne (CE)

Initiée en 2003 avec un premier accord administratif entre la Commission européenne et la Commission Centrale, et suivie en 2013 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 2020.

Crise Covid oblige, les réunions de coordination semestrielles entre le Secrétariat et la DG MOVE ont toutefois dû se tenir en ligne, les 25 mai et 16 novembre.

Dans le cadre de ces réunions régulières, le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE ont procédé à nouveau à des échanges d'informations approfondis et constructifs sur les travaux en cours, les questions stratégiques relatives à la politique européenne de la navigation intérieure et des questions bilatérales comme les perspectives de coopération future à compter de 2022.

Quant auxdites perspectives de coopération future, elles ont fait l'objet de plusieurs discussions et échanges de vues et devraient se matérialiser au cours de l'été 2021.

Pour rappel, la Commission Centrale fut également représentée par le Secrétariat auprès de la Commission européenne, dans le cadre des réunions de ses groupes d'experts NAIADES traitant de questions liées à la navigation intérieure (ainsi lors du *NAIADES II Implementation Group* du 28 mai en ligne et de son sous-groupe « Good Navigation Status/GNS » réuni les 28 mai et 9 juillet en ligne).

Conseil de l'Union européenne

Dans le cadre de la Présidence allemande du Conseil de l'UE, le Secrétariat de la CCNR a eu l'occasion de présenter les résultats intermédiaires des études de la CCNR sur le financement de la transition énergétique de la navigation intérieure en Europe, lors d'une réunion ministérielle en ligne organisée depuis Berlin, le 20 novembre, par le Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques, avec la collaboration de l'UENF.

Parlement européen

Le Secrétariat a également renforcé les contacts avec le Parlement européen. Il a notamment participé à un échange de vues organisé par le groupe parlementaire PPE avec différentes parties prenantes de la navigation intérieure, le 12 novembre.

b) Commission de la Moselle (CM)

Dans le cadre de l'accord de coopération signé en 2014 entre les deux institutions, une septième réunion commune entre le Secrétariat de la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR s'est tenue en ligne, le 23 novembre.

Les échanges ont porté en particulier 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 concernant la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique (article 1.10 et annexe 13 du RPNR) ; harmonisation des RPNM/RPNR avec ES-TRIN ;
- 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 ici aussi poursuivie durant l'année ;
- et des technologies de l'information, avec une attention particulière pour l'adoption de la première édition 2021/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale prévue en avril 2021.

Comme indiqué ci-avant, le Secrétariat de la CCNR était également représenté aux deux sessions plénières en ligne organisées par la Commission de la Moselle, les 28 mai et 26 novembre.

c) Commission du Danube (CD)

Suite aux contraintes liées à la pandémie de Covid-19, il n'a pas pu être prévu une participation du Secrétariat de la CCNR aux deux sessions plénières de la Commission du Danube, les 29 mai et 11 décembre.

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

Le Secrétariat de la CCNR fut notamment représenté à la session plénière en ligne de la CIPR, le 3 juillet.

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

Le Secrétariat de la CCNR fut notamment représenté au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève, du 25 au 28 février 2020.

6) Organisations non gouvernementales

La situation sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 a ici encore rendu beaucoup plus difficile, voire impossible, la poursuite de relations formelles avec les organisations non gouvernementales, suite à l'annulation de nombreux événements. Les organisations agréées auprès de la CCNR furent néanmoins très étroitement associées à ses sessions plénières de printemps et d'automne.

III) CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE, AU DEPOT ET A LA RECEPTION DE DECHETS EN NAVIGATION RHENANE ET INTERIEURE (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 Parties contractantes (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse).

En 2020, la Conférence des Parties Contractantes (CPC), instance suprême de la Convention chargée notamment du contrôle de l'application des dispositions de la CDNI, s'est réunie à deux reprises :

- pour sa session d'été, le 1^{er} juillet en ligne, et
- pour sa session d'hiver, le 15 décembre en ligne, sous la présidence de Mme BOULDOUYRÉ (délégation française).

Le groupe de travail CDNI/G s'est réuni sous la présidence de M. BLESSINGER (délégation suisse), les 27 et 28 octobre en ligne. Un atelier « brainstorming » sur la dématérialisation des documents de la CDNI s'est tenu en ligne, le 15 septembre.

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, sous la présidence de Mme MOOSBRUGGER, Secrétaire exécutive de la CDNI, le 25 novembre en ligne.

Les réunions du groupe de travail CDNI/G et de l'IIPC du 1^{er} semestre n'ont pu être tenues en raison de la pandémie de Covid, qui a conduit à un confinement dans plusieurs pays européens à compter de mars.

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

La 79^{ème} session du Centre administratif s'est tenue en ligne, sous la présidence de Mme PIGEON (délégation luxembourgeoise), le 20 novembre.

V) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1^{er} janvier 2020, les membres suivants :

JUGES

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

JUGES-SUPPLÉANTS

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

Compte tenu des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de Covid-19 et aux restrictions de déplacements, la Chambre des Appels n'a pas pu siéger en 2020.

PROTOCOLE 26

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 27

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 28

Date et lieu de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 9 décembre 2021 à Hasselt (Belgique).