



**SESSION DE PRINTEMPS 2019  
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES  
(2019-I)**

Strasbourg, le 29 mai 2019



**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**CC/R (19) 1 final**

**SESSION DE PRINTEMPS 2019**

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES**

**(2019-I)**

**Strasbourg, le 29 mai 2019**



# SOMMAIRE

Pages

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

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

## II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Déclaration ministérielle de Mannheim.....	1
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	1
Protocole 4 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) .....	1
Protocole 5 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	1
Protocole 6 : Etude de la CCNR sur le financement du verdissement de la navigation intérieure : « Financement de la transition énergétique pour une navigation intérieure européenne à zéro émission » .....	1
Protocole 7 : Questions juridiques .....	2

## III. Aspects économiques

Protocole 8 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe.....	2
---	---

## IV. Patentes de batelier et équipages

Protocole 9 : Patentes de batelier et équipages .....	6
---	---

## V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin

Protocole 10 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Article 14.05 Bingen .....	6
---	---

## VI. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 11 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) – Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte de l'actualisation du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2019/1).....	9
---	---

	Pages
<b>VII. Questions relative à la voie d'eau rhénane</b>	
Protocole 12 : 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 2018 (2018-I-17).....	15
Protocole 13 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2018-I-18).....	19
Protocole 14 : Prélèvement d'eau du Rhin pour la minse de lignite à ciel ouvert Garzweiler II entre le p.k. 712,2 et le p.k. 712,8.....	24
<b>VIII. Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des Comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire</b>	
Protocole 15 : 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.....	28
<b>IX. Budget et administration</b>	
Protocole 16 : Approbation des comptes de l'exercice 2018 de la Commission Centrale.....	40
Protocole 17 : Quitus pour les comptes de l'exercice 2018 du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans.....	40
Protocole 18 : Budget de la Commission Centrale pour 2020.....	40
Protocole 19 : Budget du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2020.....	40
Protocole 20 : Nomination du Commissaire aux comptes.....	41
Protocole 21 : Composition du Secrétariat – Renouvellement du mandat de l'Ingénieur en chef.....	41
Protocole 22 : Composition du Secrétariat – Nomination d'un nouvel Ingénieur en chef.....	41
Protocole 23 : Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2018.....	41
<b>X. Questions diverses</b>	
Protocole 24 : 100 <sup>ème</sup> anniversaire de l'installation du siège de la CCNR à Strasbourg.....	57
Protocole 25 : Communiqué à la presse.....	57
Protocole 26 : Date de la prochaine session.....	57
Protocole 27 : Session plénière de printemps 2020.....	57

**XI. QUELS SONT LES ENSEIGNEMENTS TIRES DU PROGRAMME « RHIN 2020 »  
DE LA CIPR ET QUELLES SUITES Y DONNER ?**

Protocole 28 : Quels sont les enseignements tirés du programme « Rhin 2020 » de  
la CIPR et quelles suites y donner ? ..... 57





## **RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2019**

---

### **PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 2**

#### **Déclaration ministérielle de Mannheim**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 3**

#### **Coopération de la CCNR avec l'Union européenne**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 4**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 5**

#### **Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 6**

#### **Étude de la CCNR sur le financement du verdissement de la navigation intérieure : « Financement de la transition énergétique pour une navigation intérieure européenne à zéro émission »**

Pas de résolution.

## **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 verbal du Président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2018.

**Annexe**

**Principales conclusions du rapport d'Observation du marché 2019  
portant sur les résultats et chiffres clés pour l'année 2018**

Pour la navigation intérieure européenne, l'année 2018 a assurément été marquée par la longue période de basses eaux qui a eu lieu au second semestre et doit être considérée comme un facteur d'influence essentiel pour plusieurs paramètres économiques. Sur le plan régional, l'influence du temps extrêmement sec sur l'activité de transport a été particulièrement forte sur le Rhin et ses affluents, sur le Danube supérieur et moyen ainsi que sur l'Elbe supérieur et moyen.

Les activités de transport sur de nombreux canaux aux Pays-Bas, en Belgique, en France et en Allemagne du Nord ont été beaucoup moins touchées. La navigation sur le Danube inférieur en Roumanie et en Bulgarie est également restée soutenue en raison de son caractère fluvio-maritime dans l'estuaire du Danube.

Le transport de conteneurs, qui continue de se concentrer presque exclusivement sur les États rhénans, a pu maintenir en 2018 son volume de transport et même en partie l'augmenter, car une grande part de ses activités se déroule sur des canaux ou des cours d'eau dotés d'une forte résilience face aux basses eaux (en Belgique, en France, aux Pays-Bas et Allemagne du Nord). En France, il a progressé dans le bassin Nord-Pas-de-Calais, tandis que son niveau est resté constant dans le bassin de la Seine et dans le bassin Rhône-Saône.

En revanche, le Rhin a enregistré un recul de 10% du transport de conteneurs (mesuré en EVP), après une croissance pendant les cinq années précédentes. La navigation sur le Rhin moyen et le Rhin supérieur (ces deux secteurs constituent 49% de la prestation de transport de conteneurs sur le Rhin) a été très limitée à la fin de l'automne 2018. En octobre et novembre 2018, où les bateaux porte-conteneurs ne pouvaient plus naviguer en amont vers Strasbourg ou Bâle, la navigation conteneurs a même dû être totalement suspendue pendant quelques semaines.

L'interruption des chaînes logistiques, non seulement pour le transport de conteneurs, mais aussi pour les produits chimiques, les produits pétroliers, le minerai de fer et d'autres matières premières industrielles, a engendré des pertes économiques d'une ampleur considérable. Les calculs statistiques indiquent une perte de près de 5 milliards d'euros pour la production industrielle allemande au second semestre de 2018 en raison de la chute du trafic sur le Rhin.

Une autre conséquence a été la forte hausse des prix de transport, en particulier sur le Rhin. En octobre et novembre 2018, les taux de fret pour le vrac liquide ont été plus de quatre fois plus élevés que d'habitude (pour le commerce ARA-Rhin).

Pour les transports dans l'espace FARAG (Vlissingen, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Gand), une analyse statistique se fondant sur les taux de fret pour le vrac liquide montre que les prix ont également augmenté dans cette région au second semestre. Même si l'hydraulicité a été beaucoup moins touchée dans cette partie de l'Europe occidentale, l'augmentation des taux de fret s'explique par les réactions du marché : les opérateurs belges et néerlandais, en particulier avec de petits bateaux, ont déplacé à l'automne 2018 leurs activités sur le Rhin afin de bénéficier du niveau élevé des taux de fret. Cette diminution des capacités dans la zone FARAG a eu pour conséquence une pression générale à la hausse sur les taux de fret également dans cette région.

Un regard sur les données historiques des périodes de basses eaux dans le passé (1820-2018) montre que les années avec un nombre élevé de jours de basses eaux ont également été relativement fréquentes au début du 20<sup>e</sup> siècle, dans les années 1940 et dans les années 1970. Ces données historiques montrent que, même sans le changement climatique, des fluctuations importantes des conditions de navigation se sont produites, et se produiront aussi très probablement dans l'avenir. Ils soulignent également la nécessité de revoir dans une certaine mesure les concepts logistiques actuels (par exemple, en termes de taille et de conception des bateaux), qui rendent la navigation intérieure plus vulnérable au changement climatique.

Dans ce contexte, il convient de mentionner que la flotte de bateaux à marchandises des États rhénans se caractérise par une croissance de la capacité moyenne de chargement et une baisse du nombre de petits bateaux, une évolution qui s'est poursuivie en 2018, en particulier pour la flotte française. En 2018, les taux de constructions neuves ont été plutôt bas, mais les bâtiments mis sur le marché étaient de toutes les catégories et comprenaient aussi des petits bateaux d'un tonnage inférieur à 1000 tonnes.

Le secteur des entreprises en navigation intérieure présente pour l'Europe occidentale une image très fragmentée : 87,5 % de l'ensemble des opérateurs de transport de marchandises sur les VNI en Europe se trouvent dans les États rhénans, et les seuls Pays-Bas regroupent déjà 58% de la totalité des opérateurs européens. Toutefois, 41 % de l'ensemble des opérateurs néerlandais de cargaisons sèches et 51 % de l'ensemble des opérateurs néerlandais de cargaisons liquides sont des entreprises unipersonnelles. La structure de tailles des opérateurs français de transport de marchandises est très semblable à celle des Pays-Bas.

Dans la plupart des pays européens, l'évolution de l'emploi dans le domaine du transport de marchandises a été caractérisée ces dernières années par une tendance à la baisse, en se fondant sur les données disponibles pour la période 2012-2016. L'Allemagne, la Suisse, la Pologne, l'Italie et la Lettonie font ici exception : le nombre d'emplois y était plus élevé en 2016 qu'en 2012. Ce sont les Pays-Bas qui ont enregistré la plus forte baisse absolue : le nombre d'emplois y a diminué de 522 de 2012 à 2016 (en France : -279, en Allemagne : +281).

Pour le transport de passagers par contre, le nombre d'entreprises et le nombre d'emplois ont tous deux augmenté entre 2012 et 2016. Ce sont l'Allemagne (+1745), la France (+551), l'Italie (+470) et les Pays-Bas (+306) qui ont enregistré les plus fortes augmentations du nombre d'emplois.

Les données d'Eurostat sur la rentabilité des entreprises opérant sur les VNI montrent que les entreprises de transport de marchandises de Belgique et des Pays-Bas présentent une rentabilité nettement plus élevée que celles de France, d'Allemagne, de Slovaquie et de Hongrie. La rentabilité est ici mesurée par le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et le chiffre d'affaires.

Pour le transport de passagers, cet indicateur de rentabilité a progressé pour l'Allemagne ces dernières années, ce qui est conforme à l'évolution positive de l'emploi dans cette branche en Allemagne. La France présente à nouveau une rentabilité relativement faible dans ce segment. D'après les données d'Eurostat, sa position sur l'échelle de rentabilité peut être expliquée par des coûts salariaux relativement élevés dans la navigation intérieure française.

En 2018, contrairement aux difficultés du transport de marchandises, le nombre de passagers pour les croisières fluviales a atteint de nouveaux records. Avec un taux de croissance de 14,6 % par rapport à l'année précédente, 1,64 million de touristes ont emprunté des bateaux de croisière en Europe. Près de 38 % de ces touristes sont aujourd'hui des ressortissants des États-Unis d'Amérique et du Canada. On a constaté un taux de croissance fulgurant de 41 % (mais sur une base beaucoup plus faible) pour les touristes en provenance d'Asie, de Russie et de Scandinavie. Le nombre de voyageurs britanniques et irlandais a également extrêmement augmenté (31 %).

Comme les zones d'activité des croisières fluviales se situent dans toute l'Europe, le secteur a été relativement résilient face aux basses eaux. Il y a certes eu une légère baisse du trafic de bateaux de croisière sur le Rhin (-7 %), contre une hausse sur le Danube (+6 %) et la Moselle (+12 %). L'expansion de la flotte s'est légèrement ralentie en 2018, mais les carnets de commandes suggèrent une reprise du dynamisme du nombre de constructions neuves en 2019.

Un autre chapitre du rapport analyse les bateaux d'excursions journalières (bateaux à passagers sans cabines qui naviguent à la journée). En parallélisme avec la répartition du chiffre d'affaires du transport européen de passagers, c'est en Allemagne, en France, aux Pays-Bas, en Suisse et en Italie qu'on observe le plus grand nombre de bateaux d'excursions journalières. Cette analyse englobe à la fois les bateaux d'excursions journalières sur les cours d'eau et les canaux et ceux sur les lacs. Les capacités disponibles en termes de bateaux et de passagers sont relativement stables dans le temps, mais on peut observer une tendance à la croissance pour les grandes villes (par exemple Amsterdam, Berlin, Hambourg, Paris). Le nombre de passagers suit également une légère tendance à la hausse, mais les données montrent aussi que ce segment n'est pas tout à fait indépendant de la conjoncture. La crise économique de 2011/2012 a ainsi fortement pesé sur la demande dans des pays importants (Italie, France).

Le chapitre Perspectives du rapport s'intéresse au segment de marchandises « sables, pierres, graviers et matériaux de construction ». Ce segment représente 37 % de l'ensemble du transport de marchandises en navigation intérieure en France, 25 % en Belgique, 20 % aux Pays-Bas, 14 % en Allemagne et 21 % en Roumanie. L'activité de construction en Europe est en expansion depuis 2014, ce qui est imputable à des signaux positifs liés à la démographie, aux investissements dans les infrastructures publiques et à la reprise économique après la crise immobilière de 2009. Le transport des marchandises correspondantes sur les voies de navigation intérieure (graviers, sables et matériaux de construction principalement) a suivi dans une certaine mesure cette expansion, comme le montre la corrélation entre d'une part l'activité mensuelle et trimestrielle de construction et d'autre part les transports par voies navigables des matériaux précités. Toutefois, les perspectives pour les trois prochaines années indiquent un ralentissement du rythme de l'expansion dans le secteur de la construction. La demande de transport devrait suivre cette évolution, tout en continuant à progresser. En effet, le secteur de la construction est un secteur essentiel avec des perspectives de croissance positives pour l'avenir, comme en témoignent les prévisions à long terme. La navigation intérieure devrait déployer tous ses efforts pour participer à cette croissance.

## PROTOCOLE 9

### Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

## PROTOCOLE 10

### Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

#### Article 14.05 Bingen

1. Le chapitre 14 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) contient les dispositions générales et particulières relatives au stationnement, y compris une description des rades.
2. La rade de Bingen a connu plusieurs modifications :
  - La mise en place de nouveaux postes de stationnement équipés de ducs d'Albe au môle externe du port de refuge de Bingen a nécessité une réorganisation des zones de la rade. Cela rend nécessaire aussi une modification de l'article 14.05 du RPNR.
  - À cette occasion est supprimé à l'article 14.05, chiffre 2 le passage concernant l'aire de stationnement mentionnée dans le secteur compris entre le p.k. 524,90 et le p.k. 525,60. La raison de cette manière de procéder est que cette zone n'est plus signalée en tant qu'aire de stationnement depuis de nombreuses années et que la navigation utilise cette zone comme des eaux de navigation afin de faciliter et de rendre plus sûrs les croisements.
  - Une nouvelle aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,50 au p.k. 526,70 peut être utilisée comme poste de stationnement sur deux largeurs au maximum par tous les bâtiments, non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 du RPNR, c'est-à-dire n'arborant pas de cônes. En pratique, deux bâtiments peuvent stationner côte à côte. En conséquence, l'article 14.05, chiffre 3 est modifié.
  - L'aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du p.k. 526,71 au p.k. 527,30 peut être utilisée comme poste de stationnement par tous les bâtiments, astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 du RPNR, c'est-à-dire par tous les bâtiments arborant un seul cône. En conséquence, l'article 14.05, chiffre 4 est modifié et le chiffre 5 est supprimé.
  - L'aire de stationnement de long de l'Ilmenau du p.k. 524,20 au p.k. 524,70 peut être utilisée comme poste de stationnement par tous les bâtiments astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3 du RPNR. En conséquence, l'article 14.05, chiffre 6, est modifié et est renommé en chiffre 5.
  - Les indications kilométriques ont été adaptées à deux décimales.

#### Besoins auxquels doit répondre la modification proposée

Les modifications proposées dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin visent à actualiser la localisation et les conditions d'utilisation des aires de stationnement dans la rade de Bingen.

#### Eventuelles alternatives à la modification envisagée

Il n'y a pas d'alternative, dans la mesure où les modifications concernant la localisation et les conditions d'utilisation de la rade de Bingen sont déjà effectives. L'Office des voies d'eau et de la navigation de Bingen a déjà pris une mesure de police de la navigation correspondante, conformément à l'article 1.22 du RPNR, qui est applicable depuis le 3 décembre 2018.

### **Conséquences de cette modification**

Les prescriptions modifiées du Règlement de police pour la navigation du Rhin correspondront à la situation actuelle de la rade de Bingen. La nouvelle réglementation est favorable à la navigation intérieure, étant donné que la nouvelle répartition des aires de stationnement facilite l'utilisation.

### **Conséquences d'un rejet de cette modification**

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin ne serait pas cohérent avec la réalité du terrain ni avec la mesure de police de la navigation susmentionnée.

### **Résolution**

La Commission Centrale,

constatant que la rade de Bingen a fait l'objet de modifications des affectations nécessitant une adaptation des aires de stationnement,

adopte l'amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2019.

### **Annexe**

*L'article 14.05 est rédigé comme suit :*

**« Article 14.05**

*Bingen*

1. La rade s'étend à Bingen, sur la rive gauche, du p.k. 524,20 au p.k. 528,50.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments, autres que ceux de la navigation par poussage non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :  
aires de stationnement du p.k. 527,55 au p.k. 527,97 et  
du p.k. 528,20 au p.k. 528,50.
3. L'aire de stationnement suivante est affectée à tous les bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :  
aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du  
p.k. 526,50 au p.k. 526,70. Deux bâtiments peuvent stationner côte à côte.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée à tous les bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :  
aire de stationnement le long de la digue du port dans le chenal de Kempten du  
p.k. 526,71 au p.k. 527,30.
5. L'aire de stationnement suivante est affectée à tous les bâtiments astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3 :  
aire de stationnement le long de l'Ilmenaue du p.k. 524,20 au p.k. 524,70. »



## PROTOCOLE 11

### **Amendement définitif au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)**

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - se référeront en vue de leur application.
2. Avec les résolutions 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15, la CCNR a décidé d'adapter respectivement le Règlement de visite des bateaux du Rhin, le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1.
3. Lors de sa réunion du 8 novembre 2018, à Prague, le CESNI a adopté l'édition 2019/1 de l'ES-TRIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2017/1, notamment en matière de :
  - Prescriptions relatives aux défibrillateurs externes automatiques ;
  - Prescriptions relatives aux installations d'extinction d'incendie -  $K_2CO_3$  ;
  - Dispositions particulières pour les propulsions électriques (Chapitre 11) ;
  - Dispositions transitoires relatives :
    - aux limites sonores,
    - aux moteurs,
    - aux appareils et installations électriques,
    - aux canots de service,
    - aux voies de repli de bateaux à passagers,
    - au système de propulsion de bateaux à passagers et
    - aux installations de sécurité en arrière de la cloison de coqueron arrière ;
  - Nombreuses corrections rédactionnelles dans les différentes versions linguistiques.
4. L'ES-TRIN n'est pas un standard contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'Union européenne, d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.

La CCNR et l'UE ont exprimé l'intention de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2019/1 de manière coordonnée, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, au moyen d'une référence au sein de leurs cadres législatifs respectifs.

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

### **Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés**

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

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

### **Alternative éventuelle aux amendements envisagés**

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

### **Conséquences de ces amendements**

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

Conformément aux intentions de la résolution 2017-II-20, le chapitre 8bis et les dispositions afférentes du RVBR (voir articles 2.12, chiffre 1, 2.21, chiffre 8 et annexe J) sont abrogés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

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

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

### **Conséquences d'un rejet des amendements proposés**

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas la mise en œuvre coordonnée des prescriptions techniques de l'ES-TRIN au sein des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE. Il en résulterait des incertitudes juridiques sur la reconnaissance réciproque des certificats de visite délivrés en application du RVBR et les certificats de l'Union délivrés en application de la directive (UE) 2016/1629.

## **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

vu le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2019/1, adopté le 8 novembre 2018 par le CESNI,

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

considérant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers,

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

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

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

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

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

## **Annexe**

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

a) La page de garde est rédigée comme suit :



## **REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN**

**(RVBR)**

**2020**

**ETAT 1<sup>ER</sup> JANVIER 2020 »**

b) Le sommaire est rédigé comme suit :

### **« REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN**

#### **SOMMAIRE**

##### **Chapitre 1**

##### **Généralités**

Articles	Page
1.01 Définitions .....	
1.02 Champ d'application .....	
1.03 Autorisation de navigation .....	
1.04 Certificat de visite .....	
1.05 Navires de mer .....	
1.06 Prescriptions de caractère temporaire .....	
1.07 Instructions de service aux Commissions de visite et aux autorités compétentes .....	

##### **Chapitre 2**

##### **Procédure**

2.01 Commissions de visite .....	
2.02 Demande de visite .....	
2.03 Présentation du bâtiment à la visite .....	
2.04 Délivrance du certificat de visite .....	

Articles	Page
2.05 Certificat de visite provisoire .....	
2.06 Durée de la validité du certificat de visite .....	
2.07 Mentions et modifications au certificat de visite .....	
2.08 Visite spéciale .....	
2.09 Visite périodique .....	
2.10 Visite volontaire .....	
2.11 Visite d'office .....	
2.12 Attestation ou contrôle d'une société de classification agréée ou d'un service technique .....	
2.13 Réention et restitution du certificat .....	
2.14 Duplicata .....	
2.15 Frais .....	
2.16 Renseignements .....	
2.17 Registre des certificats de visite .....	
2.18 Numéro européen unique d'identification des bateaux .....	
2.19 Base de données européenne sur les bateaux .....	
2.20 Equivalences et dérogations .....	
2.21 Agréments de type et publications .....	
2.22 Notifications en matière d'agrément des stations d'épurations de bord ...	

**Annexes :**

Annexe A : Demande de visite

Annexe O : Liste des certificats dont l'équivalence au certificat de visite visé à l'article 1.04 est reconnue et modalités de leur reconnaissance »

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

« 25. "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2019/1<sup>1</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, un Etat membre doit être compris comme un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique. »

d) *L'article 2.12, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

« 1. La Commission de visite peut s'abstenir de soumettre, en tout ou en partie, le bâtiment aux vérifications de conformité prescrites dans l'ES-TRIN, s'il découle d'une attestation valable, délivrée par une société de classification agréée, que le bâtiment satisfait, en tout ou en partie, aux dispositions susmentionnées. »

e) *L'article 2.21, chiffre 8, est abrogé.*

f) *Le chapitre 8bis est abrogé.*

g) *L'annexe J est abrogée.*

---

<sup>1</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2019/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2018-II-1 du 8 novembre 2018.

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

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

« ah) "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2019/1<sup>2</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, un Etat membre doit être compris comme un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique. »

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

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

« 40. "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2019/1<sup>3</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, un Etat membre doit être compris comme un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique. »

---

<sup>2</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2019/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2018-II-1 du 8 novembre 2018.

<sup>3</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2019/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2018-II-1 du 8 novembre 2018.

## PROTOCOLE 12

### **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 2018 (2018-I-17)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité Infrastructure et 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 2018

Sur le plan hydrologique, l'année 2018 a été marquée par deux événements. En janvier sont survenues deux ondes de crue avec des débits compris entre 3700 et 4000 m<sup>3</sup>/s (pic de la 1<sup>ère</sup> onde le 05.01.2018, 570 cm, 3750 m<sup>3</sup>/s, pic de la 2<sup>ème</sup> onde le 23.01.2018, 579 cm, 3920 m<sup>3</sup>/s). Au cours des quatre mois et demi suivants, les hauteurs d'eau se sont situées globalement dans la fourchette des moyennes eaux, avec une petite onde de 412 cm / 2200 m<sup>3</sup>/s à la fin de cette période. Les hauteurs d'eau ont ensuite baissé pour atteindre le niveau des basses eaux compris entre 50 – 100 cm / 400 – 500 m<sup>3</sup>/s.

La hauteur d'eau de référence de 111,058 NHN (HS170), qui correspond à 104 cm PNP à l'échelle d'Iffezheim, n'a pas été atteinte ponctuellement et sur de courtes durées au cours des mois d'août et septembre et n'a pas été atteinte de manière continue à partir de mi-octobre, en novembre, jusque début décembre, avec quelques interruptions.

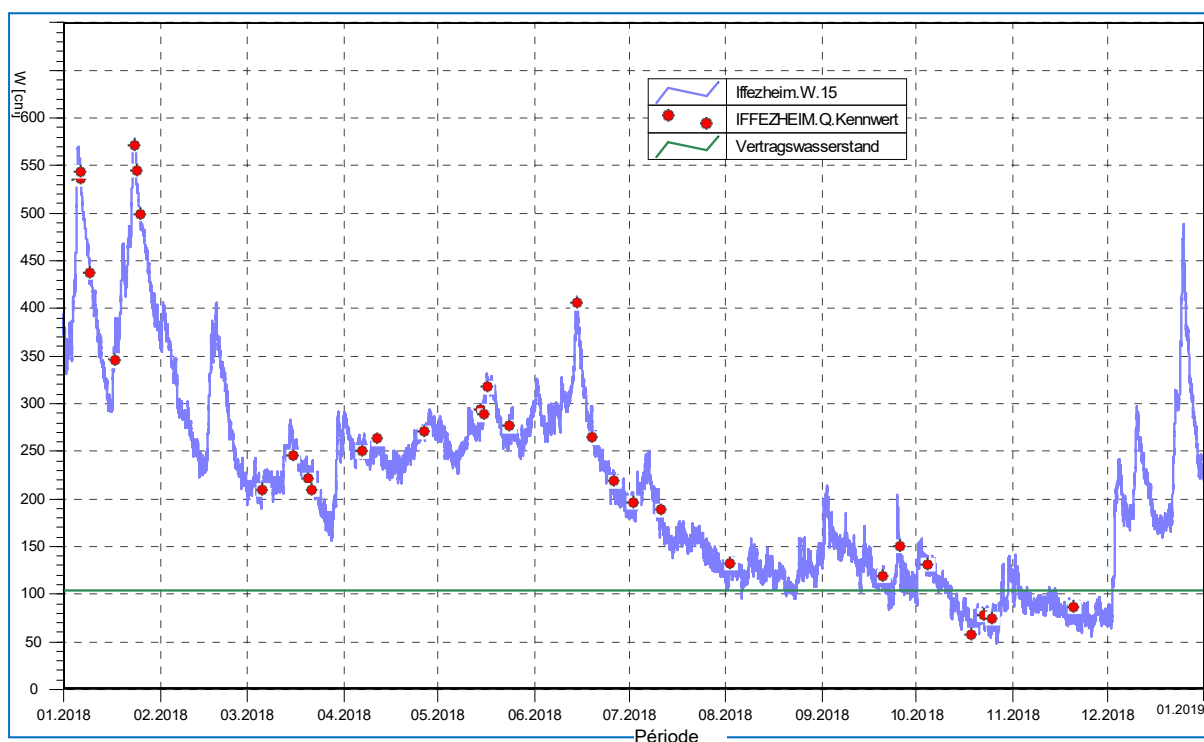
Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2018 :

NNW<sub>KJ2018</sub> = 48 cm le 26.10.2018 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

NNW<sub>KJ2018</sub> = 64 cm le 24.10.2018 (plus faible valeur moyenne journalière)

MW<sub>KJ2018</sub> = 214 cm (à titre de comparaison : MW<sub>2009/2018</sub> (AJ) 241 = cm)

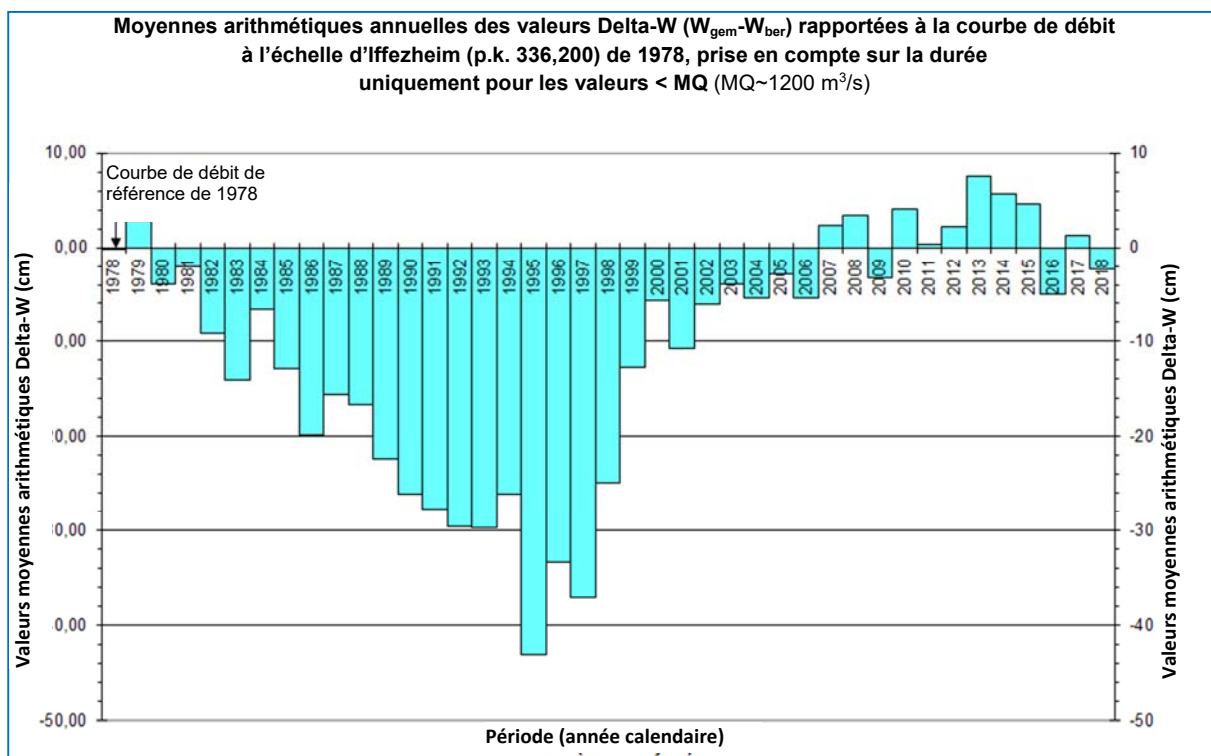
HHW<sub>KJ2018</sub> = 579 cm le 23.01.2018 plus haut niveau d'eau momentané mesuré)



Le débit total a atteint environ 37 milliards de m<sup>3</sup> en 2018. Ainsi, malgré sa période de basses eaux très marquée au second semestre, 2018 n'est pas l'année au cours de laquelle l'hydraulicité a été la plus faible depuis les 100 dernières années.

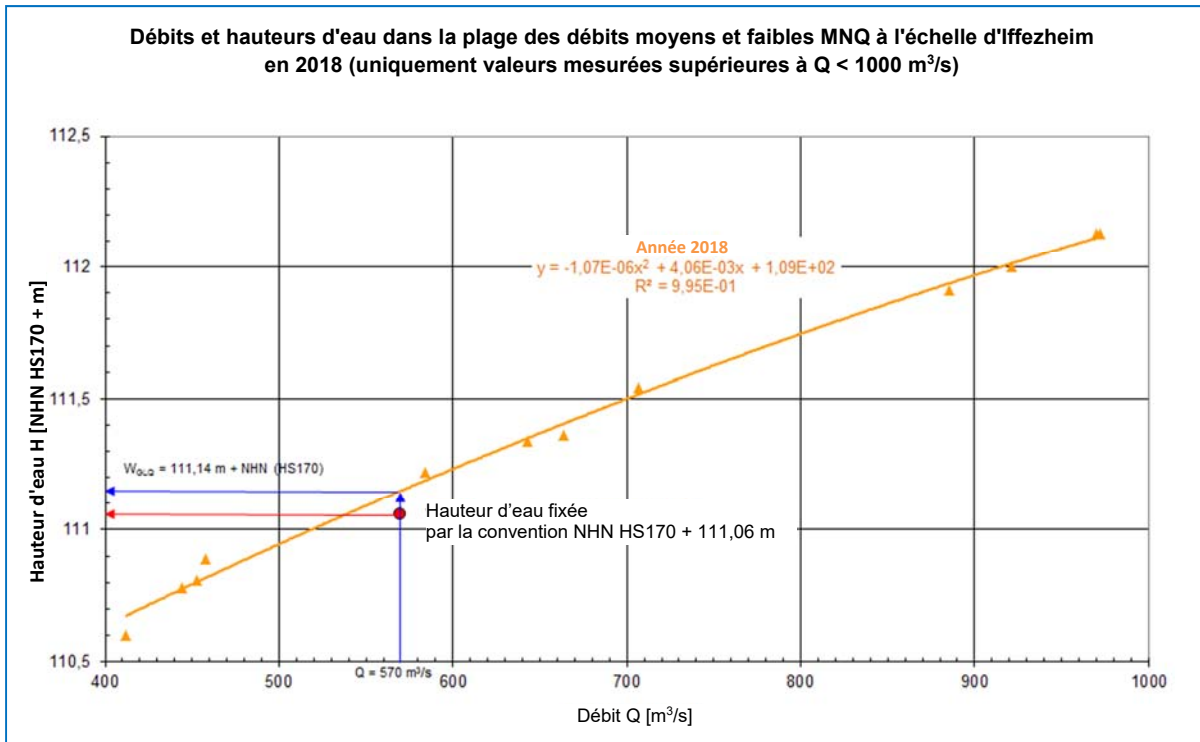


36 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,2) en 2018. Les résultats étaient compris entre 412 et 3710 m<sup>3</sup>/s. Les mesurages ont été effectués entre le 05.01 et le 22.11.2018 (voir le 1<sup>er</sup> graphique ci-dessus).



Tous les mesurages de débit < 1200 m<sup>3</sup>/s ont été effectués en mars et avril puis de juin à 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 de **- 2,4 cm** pour l'année 2018.

Selon le diagramme « Débits et hauteurs d'eau dans la plage MNQ à l'échelle d'Iffezheim en 2018 (uniquement valeurs mesurées  $Q < 1000$  m<sup>3</sup>/s) », on constate en 2018 une légère modification par rapport au débit de référence de 570 m<sup>3</sup>/s. La hauteur d'eau pour l'année 2018 (conformément au point 1.3 de la Convention de décembre 1982 entre la République Fédérale d'Allemagne et la République française, article 1 (1) a), se situe à NHN + 111,14 m ((HS170), soit une valeur supérieure de 8 cm à la hauteur d'eau fixée par la Convention, de NHN HS170 + 111,06 m.



## **PROTOCOLE 13**

### **Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2018-I-18)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1964-II-7 et 1966-I-7 par lesquelles il a été convenu de communiquer au Comité technique permanent les programmes de travail annuels relatifs aux mesures d'aménagement sur le secteur du Rhin situé entre Lauterbourg/Neuburgweier et St. Goar,
- 1986-I-37 et 1995-I-27, prévoyant une information relative aux mesures prises pour le rétablissement et maintien d'un lit stable sur le Rhin inférieur et pour l'obtention d'une profondeur du chenal navigable de 2,50 m à l'EE entre Cologne et Coblenze,
- 1995-I-26, prévoyant une information sur les mesures prises sur le Waal,

prend acte, après information par le Président de son Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sur les 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 la sécurité et le bon ordre ainsi que le développement durable de la navigation intérieure,
- n'affecteront pas notablement la navigation au cours de leur mise en œuvre.

#### **Annexes**

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin suisse  
en 2018 – 2019**

<b>N° d'ordre</b>	<b>Nature des travaux</b>	<b>P.k. du Rhin</b>	<b>État des travaux</b>	<b>Incidence sur la navigation durant les travaux</b>
1	Correction du chenal navigable – augmentation de la profondeur du chenal navigable	149,00 – 170,00	Augmentation d'environ 30 cm de la profondeur du chenal navigable. Pour une hauteur d'eau de 499 cm à l'échelle de Bâle- Rheinhalle sera désormais garantie une profondeur minimale du chenal navigable de 295 cm (Référence à EE 12). Les travaux ont été achevés en janvier 2019.	Interruptions partielles pour la navigation commerciale et de plaisance, obligation de recourir à un pilote

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand  
en 2018 - 2019**

N° d'ordre	Nature des travaux	P.k. du Rhin	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 2018 était de 95.184 m³ Le volume qui sera déversé en 2019 est estimé à 185.000 m³.	Néant
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 2018 ont été incorporés dans le secteur compris entre le p.k. 337,650 et le p.k. 338,390 6.173 m³ de gravier. Il est prévu de déverser durant l'année 2019 environ 260 m³ de matériaux pour la stabilisation du lit.	Néant
3	Remise en état des berges Daxlanden	358,80 – 359,30	Début : novembre 2017 Fin : décembre 2018 Utilisation de moyens alternatifs	Évitement de l'effet de succion et des remous, le cas échéant, dispositions supplémentaires relatives au trafic
4	Construction d'une aire de stationnement à Mannheim	430,07 – 430,63	Début : décembre 2019 Fin : mai 2020 Aire de stationnement avec ducs d'Albe et emplacement pour la dépose d'automobiles	Évitement de l'effet de succion et des remous
5	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Retenue des débits solides Mainz-Weisenau	494,30 – 494,46	Début : 10.12.2018 Fin : 07.02.2019 Volume dragué 30.300 m³ Rétablissement du gabarit normal	Néant Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
6	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Alimentation en débit solide Wallersheim	593,00 – 596,40	Début : mars 2019 Fin : août 2019 Volume déversé de 30.000 m³ Le déversement vise à soutenir le plan d'eau par rapport à l'échelle de Coblenze	Néant

N° d'ordre	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
7	Construction d'un poste de stationnement pour avaries à Bingen	527,70 – 527,95	Début : août 2018 Fin : novembre 2018 Remplacement des points d'amarrage par l'installation de ducs d'Albe à l'avant du rideau de palplanches	Néant
8	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur moyen » Étape 4	730,00 – 734,00 747,00 – 753,00 763,50 – 769,00	Début : mi-2019 Fin : décembre 2021 Gestion du débit solide Alimentation en 3 points de déversement	Néant
9	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur » Étape 3	809,50 – 813,50 838,50 – 847,00 850,00 – 851,50	Début : mi-2019 Fin : décembre 2021 Gestion du débit solide Alimentation en 3 points de déversement	Néant
10	Régulation du secteur Obermörmtter Rees	832,00 – 839,00	Début : mi-2019 Fin : décembre 2020 Remise en état de têtes d'épis, suppression d'un haut-fond central et colmatage de creux	Néant

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin Néerlandais  
en 2018 - 2019**

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
<b>Mesures prises sur le Waal</b>				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857,00 – 924,00	Mesure à long terme, projet permanent	Entraves dues à des travaux de dragage
2	Construction nouvelle d'un port de stationnement nocturne près de Lobith	863,00 860,00	Toutes les décisions de projet nécessaires ont été prises. 1 <sup>ère</sup> phase <u>achevée</u> : adaptation du port Tuindorp, modernisation d'environ 20 postes de stationnement. 2 <sup>ème</sup> phase : <u>démarrage prévu pour fin 2019</u> : nouvelle construction port Spijk pour environ 50 postes de stationnement.	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Projet frontière Spijk	862,00 – 864,30	Apport de sable. 1 <sup>ère</sup> phase est achevée. 2 <sup>ème</sup> phase : 2019	Entraves durant les travaux, plus grand enfoncement à terme
4	Abaissement des épis avec réalisation de barrages longitudinaux p.k. 911,00 – 922,00	911,00 – 922,00	L'abaissement des épis et la mise en place de barrages longitudinaux sur le Waal ont été réalisés. Jusqu'en 2019, les barrages longitudinaux seront réglés à différentes hauteurs et les effets de ces réglages seront observés. Les travaux concernant le canal de Pannerden démarreront en 2019.	Quelques entraves durant les travaux
5	Amélioration de l'entrée dans le port de Haaften	936,00	L'amélioration de l'entrée dans le port a été achevée, ainsi que l'amélioration des postes de stationnement pour que des bateaux d'une longueur de 110 m jusqu'à 135 m puissent y amarrer.	
<b>Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek</b>				
6	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, d'Amerongen et de Hagestein	891,50 ; 922,30 ; 946,90	La rénovation des écluses et barrages d'Amerongen et de Hagestein a été achevée. La rénovation de l'ensemble de Driel est en cours de réalisation. Aux mois de juin, septembre et novembre, les trois ensembles seront reliés à la commande centrale, ce qui nécessitera une courte interruption de la navigation, c.à.d. quatre jours par ensemble.	Quelques entraves durant les travaux

## **PROTOCOLE 14**

### **Prélèvement d'eau du Rhin pour la mine de lignite à ciel ouvert Garzweiler II entre le p.k. 712,2 et le p.k. 712,8**

#### **Résolution**

La Commission Centrale

constate que la construction d'un ouvrage destiné au prélèvement d'eau du Rhin pour la mine de lignite à ciel ouvert Garzweiler II entre le p.k. 712,2 et le p.k. 712,8 ne soulève pas d'objections du point de vue de la navigation dès lors que sont respectées les conditions et restrictions énoncées dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement et que les abaissements du plan d'eau résultant du prélèvements d'eau pour Garzweiler II et de tous les prélèvements d'eau analogues dans cette région sont limités au total à un centimètre au maximum pour toutes les hauteurs d'eau navigables et déterminantes pour l'enfoncement.

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

#### **Annexe**



## Annexe au protocole 14

### 1. Nature de la mesure

Ouvrage de prise d'eau destiné au remplissage d'une cuvette résiduelle de la mine de lignite à ciel ouvert Garzweiler II

### 2. Lieu

Est de Dormagen

### 3. Point kilométrique

Entre le p.k. 712,2 et le p.k. 712,8 du Rhin, rive gauche

### 4. Objectif

Dans la zone rhénane présentant des gisements de lignite, la société RWE Power AG extrait du lignite dans des mines à ciel ouvert. En date du 31.03.1995, l'autorité de planification du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie a approuvé l'exploitation du site minier à ciel ouvert Garzweiler II. Le Plan Lignite Garzweiler II prévoit comme objectifs de l'aménagement du territoire le remplissage de la cuvette résiduelle ainsi créée avec de l'eau du Rhin ainsi que, à compter de l'année 2030, la fourniture d'eau de remplacement, d'eau de compensation et d'eau à vocation écologique par le biais de prélèvements d'eau du Rhin.

Le remplissage de cette cuvette résiduelle, aménagée en tant que lac, devra être effectué par l'acheminement d'eau d'une origine différente. Il est prévu de prélever dans le Rhin le volume d'eau nécessaire. À cet effet, de l'eau prélevée dans le Rhin sera acheminée de la rive du Rhin près de Dormagen jusqu'au site de l'entreprise RWE près de Frimmersdorf au moyen de deux conduites parallèles d'un diamètre d'environ DN 1400. L'avant-projet du Plan Lignite prévoit que sera nécessaire au maximum un prélèvement légèrement supérieur à 4 m<sup>3</sup>/s, régulé de sorte que le volume prélevé ne représente pas plus de 0,5 % du débit du Rhin constaté pendant le prélèvement.

Une fois que sera atteint le niveau d'eau prévu pour former le lac, soit après environ 40 années de remplissage pour atteindre le niveau d'environ +65 m NHN (mètres au-dessus du niveau de la mer), l'alimentation par prélèvement d'eau du Rhin devait se poursuivre avec une baisse progressive du volume jusqu'au rechargement complet de la nappe phréatique.

### 5. Données relatives à l'ouvrage

La prise d'eau dans le Rhin près de Dormagen sera placée sur la rive gauche du Rhin, à l'est de Dormagen, entre le p.k. 712,2 et le p.k. 712,8 du Rhin. L'ouvrage de prise d'eau prévu sera conçu de manière à ne pas empiéter sur le chenal navigable et à ne générer qu'un courant transversal de 0,15 m/s au maximum.

### 6. Fonctionnement

Les volumes qui seront prélevés varieront en cours d'année en fonction de la hauteur d'eau du Rhin mesurée à l'échelle de Düsseldorf, cela afin de tenir compte des intérêts de la navigation (voir figure), de sorte que seront prélevés des volumes d'eau moins importants durant les périodes de basses eaux et des volumes plus importants lorsque la hauteur d'eau du Rhin est plus élevée. La courbe centenaire de l'échelle de Düsseldorf ainsi que l'étiage équivalent (EE, actuellement 97 cm) seront utilisés comme hauteur d'eau de référence pour déterminer les volumes des prélèvements échelonnés.

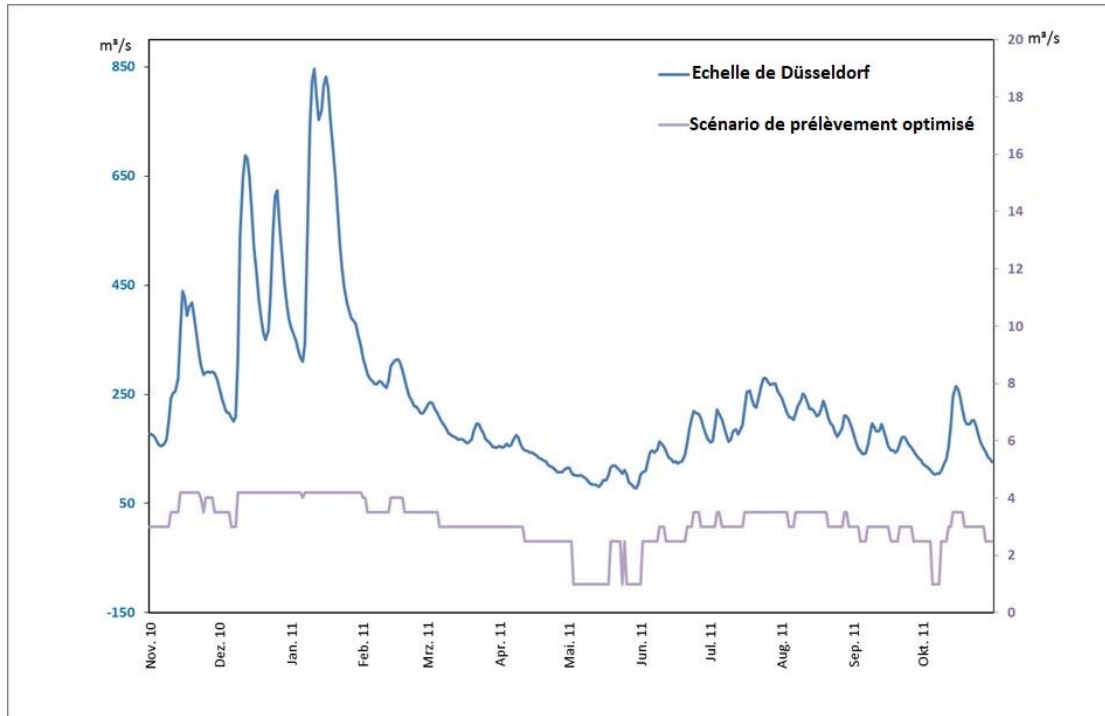


Figure : prélèvements en fonction de la hauteur d'eau

Le concept de prélèvement prévoit le prélèvement de seulement 1 m<sup>3</sup>/s en présence d'une hauteur d'eau inférieure à l'EE (97 cm). Les prélèvements augmentent progressivement en fonction de la hauteur d'eau du Rhin, pour atteindre jusqu'à 4,2 m<sup>3</sup>/s. Les différents paliers de prélèvement ainsi que les baisses de niveau correspondantes sont présentés dans le tableau. La baisse maximale du niveau d'eau du Rhin sera ainsi limitée à 0,6 cm et même à 0,5 cm lorsque la hauteur d'eau du Rhin est inférieure à 100 cm + EE.

	<GIW	GIW	GIW+50	GIW+100	GIW+150	GIW+200	GIW+220	GIW+300
Grenzwerte W [cm]	54	97	147	197	247	297	317	397
Grenzwerte Q [m <sup>3</sup> /s]	765	962	1224	1518	1841	2191	2339	2972
<b>Untersucher Wasserstand [cm]</b>	<b>&lt; 97</b>	<b>97 bis 147</b>	<b>147 bis 197</b>	<b>197 bis 247</b>	<b>247 bis 297</b>	<b>297 bis 317</b>	<b>317 bis 397</b>	<b>&gt;397</b>
Q [m <sup>3</sup> /s]	< 962	962 bis 1224	1224 bis 1518	1518 bis 1841	1841 bis 2191	2191 bis 2339	2339 bis 2972	>2972
Entnahme GRZ Summe [m <sup>3</sup> /s]	1,0	2,0	2,5	3,4	4,0	4,2	4,2	4,2
Entnahme GRZ Summe [Miom <sup>3</sup> /a]	2	6	11	19	20	7	21	20
Absenkung GRZ Summe [cm]	0,2	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5

Tableau : volume de prélèvement et baisse du niveau d'eau par palier

## 7. Travaux de construction

À préciser ultérieurement.

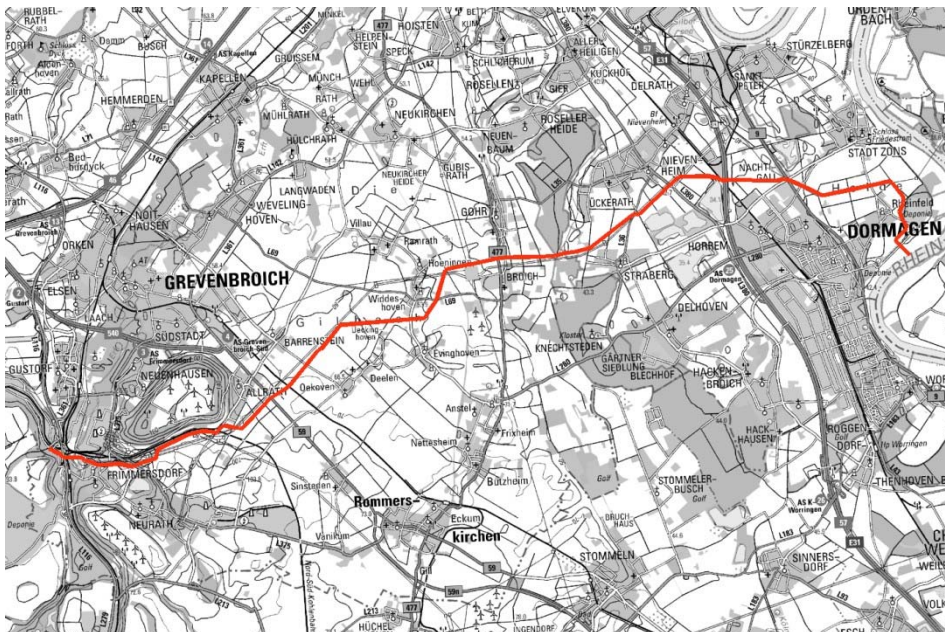
## 8. Incidence sur la navigation

Au vu de la limitation de la baisse du niveau d'eau garantie par ce concept de prélèvement, soit une baisse nettement inférieure à un centimètre, aucune entrave à la navigation ne devrait être occasionnée.

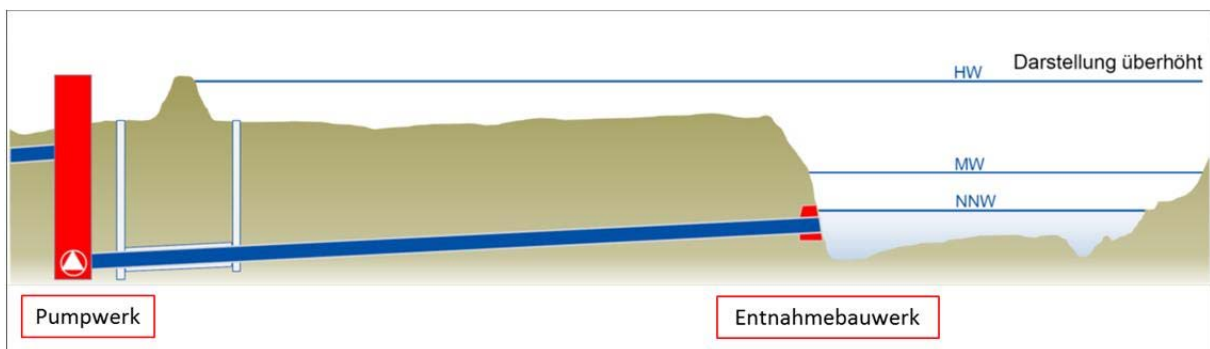
## 9. Plans



Plan de situation de l'emplacement prévu du point de prise d'eau près de Dormagen



Tracé prévu de la conduite destinée à l'acheminement d'eau du Rhin1



Coupe : configuration de la station de pompage et de l'ouvrage de prise d'eau

## **PROTOCOLE 15**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les Etats membres des prescriptions et prescriptions de caractère temporaire 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 15**

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

**RÈGLEMENT DE POLICE**

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Amendement définitif au RPNR - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffres 2 et 4)	M	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Amendement définitif au RPNR - Obligation d'annonce (Article 12.01)	M	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPNR, articles 1.22 et 1.22bis	M	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-11	Amendements définitifs au RPNR - Marques d'identification des bâtiments (Articles 1.10, chiffre 2, al 3 ; 2.01, chiffre 1, lettres c) et d) ainsi que chiffre 3 ; 2.05 et annexe 10)	M	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-12	Amendement définitif au RPNR -- Installations de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar - (Article 4.06, chiffres 1 et 4)	M	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-13	Amendement définitif au RPNR - Désignation technique (Article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb))	M	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-14	Amendements définitifs au RPNR - (Annexe 7, Signaux de la voie navigable, panneau E3, E.4a et E.4b)	M	1.12.2019				28.2.2019
2018-II-17	Amendement définitif au RPNR - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffre 2, lettre b))	M	1.7.2019				21.12.2018

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

### RÈGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2000-I-18	Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2016-I-10	Amendement définitif du RVBR - Modèle du certificat de navire de mer naviguant sur le Rhin (Annexe G)	M	1.12.2017	7.10.2018			29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (Articles 11.02, chiffres 4 à 7, 11.04, chiffre 2, chapitre 14bis, excepté 14bis.07, chiffre 1, 15.14, chiffre 1, 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffres 1 et 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffre 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, annexe I, croquis 10, annexes Q, R et S)	M	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur					
				D	B	F	NL	CH	
2017-I-16	Moratoire pour certaines dispositions transitoires du RVBR - Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (Articles 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 8.05, chiffre 6, 8.10, chiffre 3, 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3, 24.03, chiffre 1, dispositions transitoires aux articles 3.04, chiffre 7, 7.01, chiffre 2, 8.10, chiffre 2, 9.01 et 12.02, chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3)	M	1.12.2017	16.8.2017					13.6.2017
2017-II-20	Amendement définitif au RVBR Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)	M	7.10.2018	7.10.2018					28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RVBR, article 1.06	M	1.12.2019						28.2.2019

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

#### RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2015-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			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Amendements définitifs au RPN Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1	M	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPN, article 1.02	M	1.12.2019					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					28.2.2019

\*\* ) Sans objet



#### **4. Comité du Règlement de police (Résolution 2018-II-7)**

##### **Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Sommaire, articles 1.22 et 1.22bis)**

##### **Correction des amendements définitifs du 1er décembre 2019 (Protocole 2018-II-7)**

Au cours de sa réunion tenue le 11 avril 2019, le Comité du règlement de police a décidé de corriger comme suit l'amendement définitif des articles 1.22 et 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin, introduit par la résolution 2018-II-7 :

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 1.22 est rédigée comme suit :*

« 1.22 Prescriptions de caractère temporaire de l'autorité compétente »

b) *Dans les indications relatives au chapitre 1, après l'indication à l'article 1.22 est insérée l'indication à l'article 1.22bis suivante :*

« 1.22bis Prescriptions de caractère temporaire de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin »

2. *L'article 1.22 est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

« *Prescriptions de caractère temporaire de l'autorité compétente* »

b) *Les chiffres 1 et 2 sont rédigés comme suit :*

« 1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire, édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis.

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

c) *Le chiffre 3 est supprimé.*

3. Après l'article 1.22 est ajouté l'article 1.22bis suivant :

« **Article 1.22bis**

*Prescriptions de caractère temporaire  
de la Commission centrale pour la navigation du Rhin*

La Commission centrale pour la navigation du Rhin pourra adopter des prescriptions de caractère temporaire d'une durée de validité de trois ans au maximum lorsqu'il apparaîtra nécessaire,

- a) de déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement ou
- b) de permettre des essais sans nuire à la sécurité ni au bon ordre de la navigation. »

La correction des amendements définitifs du 1er décembre 2019 portant sur la résolution 2018-II-7 peut être résumée comme suit :

La résolution 2018-II-7 adoptée lors de la session plénière d'automne 2018 a pour objectif d'assurer une rédaction harmonisée des dispositions afférentes à la possibilité d'adopter des prescriptions de caractère temporaire des trois règlements de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Pour cela, elle introduit d'une part un nouvel article 1.22bis au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et modifie d'autre part les articles 1.22 du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN.

En ce qui concerne le **RPNR**, la résolution vise à dissocier les deux composantes de l'actuel 1.22 du RPNR en introduisant un nouvel article 1.22bis au RPNR qui traite des prescriptions de caractère temporaire de la Commission Centrale alors que celles émises par l'autorité compétente continueront à être réglementées par l'article 1.22. La dissociation des deux composantes de l'article 1.22 et ainsi le déplacement du contenu du chiffre 3 dans un nouvel article 1.22bis a nécessité de modifier l'actuel titre de l'article 1.22.

Lors de la transposition de la résolution 2018-II-7, la délégation allemande a rencontré un problème d'ordre formel, qui requiert une correction avant son entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> décembre 2019. En l'espèce, l'annexe de la résolution 2018-II-7 ajoute un nouvel article 1.22bis au RPNR portant sur les prescriptions de caractère temporaire de la CCNR, mais ne dispose pas de manière expresse que l'article 1.22, chiffre 3 qui traite de ces prescriptions de caractère temporaire est par conséquent supprimé. Cet oubli aurait pour conséquence que l'ancien article 1.22, chiffre 3 resterait en vigueur au moment de l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> décembre 2019, du nouvel article 1.22bis qui reprend les mêmes dispositions.

La correction des amendements définitifs vise d'une part à préciser les modifications portées au sommaire du RPNR, et d'autre part à formuler de manière explicite que l'article 1.22, chiffre 3 est supprimé.

**5.1 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. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	T. 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	T. 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES	T. 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 <sup>ème</sup> étage) B-6000 CHARLEROI	T. 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT	T. 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	T. 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	T. 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	T. 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	T. 00 32 2 524 97 97

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR T. 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN T. 00 32 3232 23 82 (réservé aux élèves en formation à „Cenflumarin“)
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY T. 00 32 8521 12 50 (réservé aux élèves de l'école de Huy)
CH	1. Augenklinik (Universitätsspital Basel) Mittlere Strasse 91 Postfach CH-4031 BASEL T. 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Baselland, Augenklinik Mühlemattstrasse 13 CH-4410 LIESTAL T. 00 41 61 925 25 90
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln T. 00 41 61 821 82 60
	4. Prevomed Medical Services Hochbergerstrasse 70 CH-4057 Basel T. 00 41 61 561 77 81
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG T. 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN T. 00 49 228 400 72 27 oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

F	1. Docteur Carina ABNOUN 6, place de l'Homme de Fer F-67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERAULT 14, place Armes F-21170 SAINT-JEAN-DE-LOSNE T. 00 33 3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20, place des Halles Tour Europe F-67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1, rue Saint-Aloïse F-67100 STRASBOURG T. 00 33 3 88 34 60 54
	5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER Docteur Laurent TRITSCH 18, route du Rhin F-67760 GAMBSHEIM T. 00 33 3 88 96 73 84
NL	Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 NL-2500 BD Den Haag T. 00 31 88 489 00 00

## 5.2 Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

### Tachygraphes

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

...

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH <sup>4</sup>

...

Vissers & van Dijk B.V.  
Bunkerhaven 22  
NL-6051 LR Maasbracht  
Scellé n° NT08

De Backer NV  
Wijmenstraat 21H  
B-9030 Mariakerke  
Scellé n° NT26

Alewijnse Marine Rotterdam B.V.  
Van der Giessenweg 51  
NL-2921 LP Krimpen aan den IJssel  
Scellé n° NT02

...

---

<sup>4</sup> 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

...

Gova Scheepselektronika B.V.  
Leegwaterstraat 21  
NL-3316 EC Dordrecht  
Scellé n° M11

Bampro Marine Services  
Hakgriend 1  
NL-3371 KA Hardinxveld-Giessendam  
Scellé n° M56

Controllable-Systems B.V.  
Rivierdijk 586  
NL-3371 ED Hardinxveld-Giessendam  
Scellé n° M54

Dutch Marine Technology B.V.  
Industriestraat 6G  
NL-3371 XD Hardinxveld-Giessendam  
Scellé n° M47

Allround Ship Repair  
Aventurijn 300  
NL-3316 LB Dordrecht  
Scellé n° M57

...

## **PROTOCOLE 16**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2018 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2018 de la CCNR,  
vu également le rapport sur les comptes 2018 de l'organisme de contrôle PWC,  
la Commission Centrale approuve ces comptes et donne quitus au Secrétaire général.

## **PROTOCOLE 17**

### **Quitus pour les comptes de l'exercice 2018 du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans**

#### **Résolution**

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2018 du CASS,  
vu également le rapport sur les comptes 2018 de l'organisme de contrôle PWC,  
la Commission Centrale donne quitus au Secrétaire général.

## **PROTOCOLE 18**

### **Budget de la Commission Centrale pour 2020**

#### **Résolution**

La Commission Centrale adopte le budget 2020 fixé à **2 759 200.- €**.

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **30 000.- €** du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans, du versement de **200 000.- €** de la CDNI et de l'ajustement budgétaire de **30 000 €**, s'élève à **545 840 -€**.

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

## **PROTOCOLE 19**

### **Budget du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2020**

#### **Résolution**

La Commission Centrale

a pris acte du budget du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2020, arrêté par celui-ci à **51 000.- €**.

La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 285,72 €**.



## **PROTOCOLE 20**

### **Nomination du Commissaire aux comptes**

#### **Résolution**

Le Comité du budget désigne PWC, en tant que Commissaire aux comptes de la CCNR, à compter de l'exercice clos le 31 décembre 2019 pour une durée de quatre ans.

## **PROTOCOLE 21**

### **Composition du Secrétariat Renouvellement du mandat de l'Ingénieur en chef**

#### **Résolution**

La Commission centrale pour la navigation du Rhin convient de prolonger une dernière fois, à dater du 1<sup>er</sup> août 2019, l'engagement de M. Gernot PAULI comme Ingénieur en chef de la Commission Centrale, pour une durée de onze mois appelée à prendre fin le 30 juin 2020.

## **PROTOCOLE 22**

### **Composition du Secrétariat Nomination d'un nouvel Ingénieur en chef**

#### **Résolution**

La Commission centrale pour la navigation du Rhin convient de nommer

M. Raphaël WISSELMANN comme Ingénieur en chef de la Commission Centrale à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2020, pour une période de quatre ans.

## **PROTOCOLE 23**

### **Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2018**

#### **Résolution**

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2018.

#### **Annexe**

## Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2018

### I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2018

#### PRÉSIDENTE ET VICE-PRÉSIDENTE

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



**M. LECHAT**, directeur-adjoint, direction des pays limitrophes au sein du Service Public Fédéral belge – Affaires étrangères, chef de la délégation belge auprès de la CCNR, assume les fonctions de **vice-président** de la CCNR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.



#### DELEGATIONS

**M. DE SPIEGELEER**, conseiller juridique au Service Public Fédéral belge - Mobilité et Transports, direction générale navigation, a été nommé commissaire-suppléant de la Belgique auprès de la CCNR à compter du 27 janvier 2018 en remplacement de M. VERSCHUEREN, lequel a pris sa retraite.

**Mme SCHÄFER**, cheffe de la division « Politique internationale de la navigation intérieure, sécurité et protection de l'environnement en navigation intérieure, navigation de plaisance » au Ministère allemand des transports et des infrastructures numériques, a été nommée commissaire d'Allemagne auprès de la CCNR à compter du 15 septembre 2018, en remplacement de M. KAUNE, lequel a pris sa retraite.

**Mme MASSON**, directrice territoriale de Voies navigables de France à Strasbourg, a été nommée commissaire de la France auprès de la CCNR à compter du 5 octobre 2018, en remplacement de M. ROUAS, qui a été appelé à d'autres fonctions.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2018 :

### ALLEMAGNE

Commissaires :	MM.	WEHRMANN HEINZ HÖNEMANN	<i>président</i>
Commissaires-suppléants :	Mme MM.	SCHÄFER HÄUSLER KLICHE	

### BELGIQUE

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

### FRANCE

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

### PAYS-BAS

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

### SUISSE

Commissaires :	MM.	DÜRLER BÜHLER HADORN KRATZENBERG	
Commissaires-suppléants :	Mme M.	MUNGENAST SUTER	

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

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

## II) ACTIVITÉS DE LA COMMISSION CENTRALE

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

#### a) Sessions plénières

##### **SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE DE PRINTEMPS**

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire de printemps, le 7 juin à Strasbourg, sous la présidence de M. WEHRMANN, avec la représentation suivante :

- pour la Commission du Danube, M. SCHINDLER,
- pour la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, Mme SCHULTE-WÜLWER-LEIDIG,
- pour la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies, Mme IVANOVA.

##### **SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE**

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne, le 7 décembre à Strasbourg, sous la présidence de M. WEHRMANN, avec la représentation suivante :

- pour la Commission Européenne, M. VAN HONACKER,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER.

#### b) Comités et groupes de travail de la CCNR

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

##### **COMITÉS**

le Comité du Budget, sous la présidence de M. WEHRMANN, les 6 juin et 6 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. LECHAT, les 15 mai et 25 octobre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. WEHRMANN, les 21 mars, 6 juin et 6 décembre, et sous la présidence de M. LECHAT, le 10 octobre à Strasbourg ;

le Comité Économique, sous la présidence de M. VAN DEN BORRE, les 20 mars, 6 juin, 25 juillet : réunion extraordinaire sur le financement du verdissement de la navigation intérieure réunissant également plusieurs parties prenantes et experts (UENF, OEB, Euromot, Sea Europe, etc), 9 octobre et 6 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de Mme PEIGNEY-COUDERC, les 20 mars et 18 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. TEN BROEKE, les 19 avril et 11 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. BÜHLER, le 9 avril à Strasbourg ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. WISSELMANN, le 20 avril, et sous la présidence de M. KRATZENBERG, le 11 octobre à Strasbourg ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme PEIGNEY-COUDERC, le 21 mars à Strasbourg, sous la présidence de Mme MUNGENAST, les 22 et 23 mars à Strasbourg (Conférence des commissions d'examen de patentes des Etats membres de la Commission Centrale), et sous la présidence de Mme PEIGNEY-COUDERC, le 6 septembre à Paris.

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 5 juin et 5 décembre à Strasbourg.

## **GROUPES DE TRAVAIL**

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. VAN ACKER, les 14 et 15 février (avec le 15 février : une audition de la profession sur le projet de conclusions et de recommandations concernant l'obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et leur utilisation), et du 28 au 30 août à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BLESSINGER, les 6 et 7 mars, 19 et 20 juin, 18 et 19 septembre ainsi que 11 et 12 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de M. DELAERE, les 22 février et 26 juin à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. WEEKHOUT, le 8 mars ainsi que les 20 et 21 septembre à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc STF, sous la présidence de M. DUPART, le 22 mars à Strasbourg et le 6 septembre à Paris.

### **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 intérieures), sous la présidence de M. REIN, du 22 au 26 janvier, et sous la présidence de MM. REIN / LANGENBERG, du 27 au 31 août à Genève ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, sous la présidence de M. REIN, le 26 janvier, et sous la présidence de M. LANGENBERG, le 31 août à Genève ;

le Groupe de travail informel « Matières » (ADN), sous la présidence de M. KRISCHOK, les 25 et 26 avril à Berlin ;

le Groupe de travail informel « Formation des experts » (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, les 14 et 15 mars ainsi que du 18 au 20 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « Conférence de rédaction et de traduction » (ADN), du 10 au 12 avril à Strasbourg.

## 2) Focus spécifiques de l'année

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

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

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

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

Le Comité s'est réuni à deux reprises, sous la présidence de Mme LUIJTEN (délégation néerlandaise), le 10 avril à Strasbourg et le 8 novembre à Prague.

Lors de sa réunion à Prague, le CESNI a adopté pour la première fois 14 standards dans le domaine des qualifications professionnelles, portant sur les compétences, l'aptitude médicale, les examens pratiques et l'agrément des simulateurs. Ces standards dits « de Prague » sont publiés en tant qu'ES-QIN (Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure).

Le Comité a également adopté le 8 novembre une nouvelle édition du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure – ES-TRIN 2019/1, appelée à remplacer l'édition 2017 à partir de janvier 2020. Par ailleurs, en coopération avec l'Association européenne des constructeurs de moteurs à combustion interne (EUROMOT), le CESNI a décidé de publier un document relatif aux questions fréquentes (FAQ) qui vise à aider les acteurs du secteur à comprendre et observer les exigences applicables aux moteurs des bateaux de navigation intérieure dans le contexte des nouvelles exigences du règlement (UE) 2016/1628 relatif aux engins mobiles non routiers (EMNR) et de l'ES-TRIN.

Le Comité s'est fixé de nouveaux objectifs ambitieux en adoptant le programme de travail pour les trois prochaines années (2019-2021), basé sur les orientations stratégiques proposées par la Commission européenne et le Secrétariat de la CCNR.

Le Comité a créé un nouveau groupe de travail permanent, le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI), pour assurer la mise en œuvre de son programme de travail sur les technologies de l'information. Il s'agit du troisième groupe de travail de ce type, ce qui permettra de tirer parti de la précieuse expérience acquise par les groupes de travail déjà établis, à savoir le Groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT) et le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP). Les principales tâches de ce nouveau groupe de travail seront d'élaborer des standards techniques dans le domaine des technologies de l'information, y compris les SIF, de promouvoir la bonne application des standards, tant dans le domaine des SIF que dans d'autres domaines des technologies de l'information, et d'élaborer des orientations et des analyses concernant les standards relatifs aux technologies de l'information.

Les membres du CESNI considèrent que l'intégration progressive des groupes d'experts SIF existants (Groupe d'experts ECDIS Intérieur, Groupe d'experts VTT, Groupe d'experts ERI et Groupe d'experts NtS) dans la structure et les procédures du CESNI présentera d'importants avantages. Par conséquent, le nouveau Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI) aura pour tâche principale d'élaborer en étroite coopération avec ces groupes d'experts des propositions permettant d'aboutir à une telle intégration.

Sous les auspices du CESNI, une première rencontre internationale dédiée aux traducteurs dans le domaine de la navigation intérieure s'est tenue les 8 et 9 février au Palais du Rhin à Strasbourg. Cet événement a permis de réunir pour la première fois les services de traduction des commissions fluviales internationales (Commission du Danube, Commission de la Moselle, Commission centrale pour la navigation du Rhin, Commission Internationale pour la Protection du Rhin, Commission Internationale de Protection de la Moselle et de la Sarre), de la Commission européenne (Direction générale de la traduction), des organisations internationales (Office des Nations Unies à Genève, Conseil de l'Europe), ainsi que des traducteurs indépendants travaillant régulièrement sur des sujets liés à la navigation intérieure. La modération et conduite de l'atelier ont été assurées parfaitement par M. Jean-Marie Gardette, Chef de l'unité de traduction pour le français à la Cour de Justice de l'Union européenne.

### **GROUPES DE TRAVAIL DU CESNI**

Les groupes de travail se sont réunis comme suit :

Le Groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT), présidé par M. VERMEULEN (délégation néerlandaise), s'est réuni à quatre reprises : du 20 au 22 février, les 27 et 28 juin, les 26 et 27 septembre ainsi que les 20 et 21 novembre à Strasbourg.

Du 24 au 26 avril, s'est également tenue à Vienne la troisième réunion commune des Commissions en charge de l'inspection des bateaux de navigation intérieure. Cette réunion, organisée sous les auspices du CESNI, faisait suite aux réunions de Budapest (2008) et de Wroclaw (2012). Près de 80 experts en provenance de 12 États membres du CESNI, ainsi que des sociétés de classification et des commissions fluviales, ont apporté des réponses à de nombreuses questions concernant la mise en œuvre concrète des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et ont procédé à des échanges de vues et d'enseignements dans le cadre de plusieurs groupes de discussion.

En outre, deux réunions ad hoc du groupe de travail ont aussi été organisées. Une première réunion ad hoc relative aux dispositions spéciales pour les bateaux à passagers, sous la présidence de M. Vermeulen, a ainsi eu lieu le 20 février après-midi à Strasbourg. Une autre réunion ad hoc pour examiner les résultats de la réunion commune des Commissions de visite a eu lieu le 26 juin à Strasbourg.

Un atelier consacré aux « exigences applicables au logement », toujours sous la présidence de M. Vermeulen, a également été organisé le 19 novembre à Strasbourg. Avec des contributions importantes de la profession, des sociétés de classification et de la délégation allemande, il a permis d'échanger sur les pratiques actuelles et d'identifier des pistes pour moderniser les exigences de l'ES-TRIN.

Le groupe de travail temporaire des systèmes électroniques (CESNI/PT/Elec), présidé par M. VROMANS (GERC - Groupe des sociétés de classification européennes reconnues), s'est réuni les 4 et 5 juillet à Rotterdam ainsi que les 30 et 31 octobre à Duisbourg.

Quant au groupe de travail temporaire pour les bateaux à passagers (CESNI/PT/Pax), présidé par M. JOORMANN, GERC, il s'est réuni le 25 septembre à Strasbourg ;

Le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par M. DABROWSKI (délégation tchèque), s'est lui aussi réuni à quatre reprises : les 1<sup>er</sup> février et 24 mai à Strasbourg, le 5 septembre à Paris et les 6 et 7 novembre à Prague.

Une première réunion commune des Commissions d'examen chargées de l'évaluation des membres des équipages de pont en navigation intérieure s'est également tenue à Paris les 4 et 5 septembre. Cette réunion, organisée sous les auspices du CESNI, était la première du genre et a marqué le début d'une nouvelle ère dans le domaine des qualifications professionnelles en navigation intérieure.

Par ailleurs, le groupe de travail temporaire des standards de compétences (CESNI/QP/Comp), présidé par M. RUSCHE, s'est réuni à trois reprises : les 30 et 31 janvier à Strasbourg, le 23 mai à Strasbourg et le 4 septembre à Paris.

## **AUTRES TRAVAUX DE LA CCNR**

6<sup>EME</sup> CONGRES DE LA CCNR A L'OCCASION DES 150 ANS DE L'ACTE DE MANNHEIM

### 150<sup>ÈME</sup> ANNIVERSAIRE DE L'ACTE DE MANNHEIM – UN LEVIER TOUJOURS TRÈS ACTUEL POUR UNE NAVIGATION INTÉRIEURE DYNAMIQUE ET EN HARMONIE AVEC SON TEMPS

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

Le Congrès a également été l'occasion pour les Représentants des Ministres des États membres de la CCNR en charge de la navigation intérieure d'adopter une déclaration réitérant leur attachement à l'Acte de Mannheim (Déclaration ministérielle, dite « de Mannheim ») et leur détermination à promouvoir la navigation rhénane et européenne, en partenariat étroit avec l'Union européenne, ainsi qu'avec tous les autres acteurs majeurs du monde du transport. Suite au Congrès de la CCNR, la déclaration de Mannheim a également été signée par l'ensemble des Ministres compétents en matière de navigation intérieure : M. Andreas Scheuer pour la République fédérale d'Allemagne, M. François Bellot pour le Royaume de Belgique, Mme Elisabeth Borne pour la République française, Mme Cora van Nieuwenhuizen pour les Pays-Bas et Mme Doris Leuthard pour la Confédération suisse.



La mise en place de règles harmonisées et modernes, un renforcement de l'intermodalité dans la chaîne logistique, le développement d'une automatisation et digitalisation de la navigation intérieure, l'amélioration de l'infrastructure, le recours continu à l'innovation, la poursuite du développement d'une navigation intérieure sûre, durable et prospère, avec des états des lieux réguliers et de haute qualité sur la situation économique du secteur, le tout associé à une importante dimension sociale et au besoin de garantir dans la durée l'attractivité de la profession auprès d'un large public : voilà autant de thèmes et d'enjeux qui alimentent les réflexions de l'ensemble des acteurs de la navigation intérieure. Afin de continuer à répondre au mieux à ces différents objectifs et défis essentiels pour la navigation rhénane et européenne, la Commission Centrale a souhaité profiter du jour anniversaire de l'Acte de Mannheim pour analyser plus en détail le chemin parcouru au cours des dernières décennies et poser les bases du futur de la navigation intérieure.

Le Congrès du 17 octobre fut aussi accompagné de plusieurs autres événements et initiatives mettant en valeur le 150ème anniversaire de la Convention révisée, parmi lesquels en particulier la 15ème conférence sur le droit fluvial organisée par l'Université de Mannheim, la publication de deux livres-anniversaires par l'Université de Mannheim et le Port de Mannheim ainsi qu'une exposition temporaire, au Château de Mannheim, de l'Acte et de ses instruments de ratification originaux, acheminés par voie fluviale de Strasbourg. L'exposition de l'Acte et de ses instruments de ratification s'est poursuivie à Bonn et à Duisbourg, avant de rejoindre Rotterdam et d'éventuelles autres destinations.

#### OBSERVATION ET APERÇU DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTERIEURE

En 2018, un rapport annuel d'observation du marché et trois rapports trimestriels de la CCNR portant sur le marché de la navigation intérieure en Europe ont été publiés. Gratuites, ces analyses de la situation économique visent à contribuer à la prise de décisions stratégiques 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 ces données statistiques par la CCNR ont fait l'objet dès 2005 d'un cofinancement par la Commission européenne. Cette collaboration fructueuse a permis à la CCNR d'étendre cette activité, qu'elle assurait historiquement depuis presque deux siècles, au-delà de l'espace rhénan, en couvrant la globalité du réseau de voies navigables européennes.

#### RAPPORT ANNUEL 2018

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

La publication du rapport annuel de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe 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. Hololei, Directeur général de la DG MOVE (Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne), et de M. Georges, Secrétaire général de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication. La publication de ce rapport intervenait en outre au cours d'une année toute particulière pour la CCNR, puisqu'elle coïncidait avec la célébration des 150 ans de l'Acte de Mannheim et de son principe réaffirmé de liberté de navigation sur le Rhin. Le rapport sur l'Observation du marché met en lumière les principaux résultats pour l'année 2017, en présentant de nombreuses statistiques et en détaillant les évolutions majeures du marché pour différents aspects de la navigation intérieure, y compris la demande de transport, l'évolution de la flotte, les entreprises de transport fluvial et les croisières fluviales. Cette édition du rapport comprend également des études thématiques nouvelles et prospectives. Celles-ci couvrent plus particulièrement les nouvelles opportunités de croissance pour le transport fluvial, telles que la logistique urbaine et la biomasse, segments pour lesquels la demande devrait augmenter à l'avenir dans le contexte de tendances majeures telles que l'urbanisation et l'écologisation du secteur de l'énergie. Le rapport peut être téléchargé dans son intégralité en pdf en version française, allemande, néerlandaise ou anglaise sous [https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18\\_II\\_fr.pdf](https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om18_II_fr.pdf) ou consulté directement en ligne sous : <https://www.inland-navigation-market.org>.

## RAPPORTS TRIMESTRIELS 2018

Toujours en partenariat avec la Commission européenne, la CCNR a également réalisé et publié plusieurs Aperçus du marché de la navigation intérieure européenne :

- son Aperçu du marché de l'hiver 2017-2018 couvrant la situation de la navigation intérieure fin 2017 et début 2018 ;
- son Aperçu du marché du printemps 2018 couvrant la situation de la navigation intérieure au début de l'année 2018 ;
- son Aperçu du marché de l'automne 2018 couvrant la situation de la navigation intérieure au premier semestre de l'année 2018.

Lesdits rapports peuvent être téléchargés dans leur intégralité au format pdf en versions allemande, anglaise, française ou néerlandaise sous <https://www.ccr-zkr.org/13020800-fr.html> ou consultés directement en ligne sous <https://www.inland-navigation-market.org/>.

## RATIFICATION DE LA CLNI 2012 ET DENONCIATION DE LA CLNI 1988

Lors d'une cérémonie extraordinaire organisée en marge de la session plénière, le 7 juin, les Pays-Bas ont déposé leur instrument d'acceptation de la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), en présence de représentants des États membres de la CCNR et d'autres États ayant déjà précédemment ratifié ou adhéré à la Convention (Luxembourg, Hongrie et Serbie). L'instrument d'acceptation a été déposé auprès du Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, qui en est le dépositaire. D'autres instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention de 2012 devraient encore être déposés à Strasbourg dans les prochains mois.

Après la Serbie en 2013, le Grand-Duché de Luxembourg en 2014 et la Hongrie en 2018, les Pays-Bas sont ainsi devenus partie à la Convention adoptée au terme de la conférence diplomatique conclue le 27 septembre 2012. Pour rappel, ladite Convention, ouverte à la signature de tous les États du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, fut signée par sept États : Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne et Serbie.

Lors de la même cérémonie du 7 juin, les Pays-Bas, l'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg ont également notifié leur dénonciation de la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 1988), avec prise d'effet au 1<sup>er</sup> juillet 2019.

L'acceptation effectuée de la CLNI 2012 ainsi que les dénonciations intervenues de la CLNI de 1988 ont constitué une nouvelle étape essentielle en vue de l'entrée en vigueur de la CLNI 2012, qui vise à étendre le champ d'application géographique de la Convention au-delà du Rhin et de la Moselle et qui augmente les limites de responsabilité, en renforçant notamment la protection des passagers de la navigation de tourisme. Conformément aux textes applicables, la CLNI 2012 entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un an à compter de la date à laquelle quatre États auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou à la date à laquelle la Convention de 1988 cessera d'être en vigueur, la date postérieure étant retenue. Partant, la CLNI 2012 entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2019.

## LA CCNR MODERNISE LE CADRE JURIDIQUE DE SES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

La CCNR a entamé des travaux majeurs de modification de son Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) visant à préparer l'intégration des standards CESNI et à mettre en place une approche basée sur les compétences en matière de qualifications professionnelles, à l'instar de la directive (UE) 2017/2397 adoptée en décembre 2017. Mené en étroite collaboration avec les autres organisations internationales, ce travail a pour but de garantir le haut niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin et un système efficace pour les autorités compétentes concernées, ainsi que pour le secteur.

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

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

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

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

#### ATELIER CONSACRE AUX AIRES DE STATIONNEMENT COMME ELEMENT D'UNE NAVIGATION INTERIEURE TOURNEE VERS L'AVENIR

Rares sont les thèmes liés à la navigation intérieure aussi fréquemment abordés dans les médias au cours des derniers mois que celui des aires de stationnement pour les bateaux de la navigation intérieure. Et cela qu'il s'agisse de la suppression d'aires de stationnement attrayantes à proximité des centres-villes, du manque d'emplacements pour la dépose/repose d'automobiles, des conséquences des nuisances sonores et des émissions polluantes des bateaux pour les riverains et la qualité de l'air dans les zones urbaines, ou encore des futures exigences, telles que l'obligation faite aux bateaux d'utiliser le réseau électrique terrestre dans certaines aires de stationnement.

C'est dans ce contexte que des représentants de dix États européens et d'associations de la navigation intérieure se sont réunis à Vienne les 8 et 9 novembre 2018. M. Hans-Peter Hasenbichler, Directeur général de viadonau, et M. Gerhard Kratzenberg, président du Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la CCNR, ont ouvert cet atelier en esquissant dans leur allocution d'accueil les défis auxquels sera confrontée la navigation intérieure au cours des années à venir : changement climatique, bas niveaux des eaux et compétitivité. M. Kratzenberg a souligné l'importance pour l'intégralité du système de navigation intérieure et sa pérennité de disposer d'aires de stationnement en nombre suffisant et avec des aménagements de qualité. M. Hasenbichler a souligné que la navigation intérieure est bien le meilleur mode de transport pour de nombreuses marchandises et le restera aussi à l'avenir. Les défis devront toutefois être relevés de manière proactive. Les experts ont ensuite échangé les enseignements acquis en liaison avec la détermination des besoins en aires de stationnement, lors de la planification et de l'équipement des aires de stationnement et des emplacements pour la dépose et repose d'automobiles, ainsi qu'en liaison avec de nouvelles procédures pour la gestion des aires de stationnement. Ils se sont également informés sur les stratégies nationales concernant les aires de

stationnement et ont procédé à des échanges de vues intensifs, animés et controversés, sur les exposés de grande qualité présentés.

#### PREMIERE DEFINITION INTERNATIONALE DES NIVEAUX D'AUTOMATISATION EN NAVIGATION INTERIEURE

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

La navigation automatisée recouvre aujourd'hui un large spectre de procédés techniques et les cas d'utilisation sont multiples, allant d'une simple assistance à une navigation complètement automatique. De manière générale, l'automatisation de certaines tâches autorise la substitution éventuelle de la machine à l'homme. En navigation intérieure, l'automatisation permet certes de faciliter la vie des bateliers, mais elle génère également des questionnements sur le maintien du niveau de sécurité.

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

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

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

#### OBLIGATION D'ANNONCE PAR VOIE ELECTRONIQUE POUR LES BATEAUX-CITERNES

L'obligation d'annonce par voie électronique est devenue applicable à partir du 1<sup>er</sup> décembre pour l'ensemble des bâtiments ayant des citernes fixes à bord. Conscient des défis techniques liés à l'extension de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques, le Comité du règlement de police, qui s'est réuni le 11 octobre, a décidé d'instaurer une période de tolérance de trois mois.

#### 4) Relations interinstitutionnelles

##### **a) Commission européenne (CE)**

Initiée en 2003 avec la signature d'un premier Accord administratif entre la Commission européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et suivie en 2013 de la signature d'un autre Arrangement administratif entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR, la coopération renforcée entre les deux institutions a été particulièrement soutenue en 2018.

Le contrat de service, en vigueur depuis janvier 2016 et prévu pour une durée de trois ans (2016-2018), s'est poursuivi et achevé avec un bilan très positif, comme il en a été fait état lors des réunions DG MOVE/Secrétariat CCNR relatives à la mise en œuvre du contrat, tenues les 12 mars et 23 novembre, ainsi que dans le rapport final transmis à la DG MOVE et approuvé par cette dernière.

Comme le prévoit l'Arrangement administratif, ce contrat a reposé sur un cadre financier pluriannuel pour couvrir les activités conjointes. D'une part, les activités de travail réglementaire dans les domaines des prescriptions techniques de bateaux et des qualifications professionnelles par le biais du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI ») ont été couronnées de succès, avec l'adoption d'une nouvelle version révisée du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure – ES-TRIN 2019/1 - et du premier standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN 2018), le 8 novembre. D'autre part, la mise en œuvre d'une observation du marché de la navigation intérieure au plan européen a confirmé son essor et bénéficié d'une excellente visibilité avec la publication de trois rapports trimestriels et du rapport annuel, dont ce dernier rehaussé par une préface de M. Hololei, Directeur Général de la DG MOVE. Le Secrétariat de la CCNR a également contribué activement, par le biais de l'assistance technique prévue par le contrat, à l'évaluation à mi-parcours du programme d'action NAIADES II de la Commission européenne, publiée le 18 septembre, avec la publication e.a d'un rapport d'Observation du marché de la navigation intérieure européenne sur la période 2014-2017.

Fortes de ces succès, la Commission européenne et la Commission Centrale ont confirmé officiellement en janvier 2019 la poursuite de leur coopération pour trois nouvelles années, sous le même format général en y ajoutant en outre la dimension des technologies de l'information.

Quant aux perspectives de coopération future (après 2021), elles ont fait l'objet déjà de premières discussions et échanges de vues et devraient continuer à tenir une place importante de l'agenda en 2019 en vue de propositions concrètes vers un partenariat toujours plus pérenne et consolidé.

Le Secrétariat de la CCNR a également participé aux événements européens suivants :

- la 9<sup>ème</sup> édition des TEN-T Days, les 26 et 27 avril à Ljubljana ;
- la nouvelle réunion du Corridor Rhin-Alpes, le 19 novembre à Bruxelles ;
- la conférence « Transport multimodal durable : quels rôles pour l'internalisation des coûts externes ? » organisée le 17 décembre à Bruxelles dans le cadre de l'année européenne de la Multimodalité.

## **b) Commission de la Moselle (CM)**

Dans le cadre de l'accord de coopération signé en 2014 entre les deux institutions, une cinquième réunion commune entre le Secrétariat de la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR s'est tenue le 9 octobre à Strasbourg.

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

- de la police de la navigation : adaptation des prescriptions relatives à l'obligation d'annonce et extension de l'annonce électronique aux bateaux citernes (articles 12.01 RPNR et 9.05 RPNM), extension de l'obligation d'annonce à d'autres catégories de bâtiments, arrangement administratif relatif à l'échange de données, enquête sur la mise en œuvre de la décision relative à l'obligation d'équipement et d'utilisation de l' AIS Intérieur et du système de visualisation de cartes électroniques, mise à jour du catalogue des amendes, harmonisation du RPNR et du RPNM au cas par cas (autres thèmes où une coopération serait souhaitable), navigation automatisée ;
- d'une coopération possible dans le cadre des travaux du CESNI dans le domaine des technologies de l'information ;
- et de l'observation du marché et de l'échange de données statistiques : la bonne coopération entre les deux institutions s'étant poursuivie durant l'année et traduite e.a. par une contribution au rapport NAIADES II de la Commission européenne par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR.

Le Secrétariat de la CCNR a également été représenté aux deux sessions plénières organisées par la Commission de la Moselle, le 29 mai à Metz et le 27 novembre à Coblenze.

**c) Commission du Danube (CD)**

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté aux deux sessions plénières organisées par la Commission du Danube, les 13 juin et 12 décembre à Budapest.

Il a également été présent à la Conférence ministérielle organisée à l'occasion du 70<sup>ème</sup> anniversaire de la signature de la Convention de Belgrade et de la création de la Commission du Danube le 29 juin à Belgrade, ainsi que de la 90<sup>ème</sup> session de la Commission du Danube.

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

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté à la session plénière de la CIPR, les 3 et 4 juillet à Soleure (Suisse).

**e) Commission Internationale de l'Hydrologie du Bassin du Rhin**

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté à la session plénière de la CIHR, les 19 et 20 mars à Metz.

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

Le Secrétariat de la CCNR a participé à la conférence internationale sur le transport par voie navigable « Les liaisons par la navigation intérieure », qui s'est tenue les 18 et 19 avril à Wrocław (Pologne), à l'initiative conjointe de la CEE-ONU et du Ministère polonais de l'économie maritime et de la navigation intérieure, et conclue par l'adoption d'une déclaration ministérielle.

5) Organisations internationales

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat :

- à la Commission européenne (réunions des différents groupes d'experts traitant de questions liées à la navigation intérieure) ;
- au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève (CEE-ONU) ainsi que dans ses groupes de travail et groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
- aux auditions et colloques du Forum International des Transports (FIT) à Paris et Leipzig ;
- à la Commission du Danube (CD) ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM).

6) Accords administratifs

Le Secrétariat de la Commission Centrale a participé aux deux réunions (des 10 et 11 avril à Maison-Alfort et 10 et 11 octobre à Groningen) du Comité RAINWAT chargé d'administrer, harmoniser et optimiser l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieures.

## 7) Organisations non gouvernementales

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

- l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) ;
- l'Association "Education in Inland Navigation" (EDINNA) ;
- la Fédération Européenne des Travailleurs (ETF) ;
- la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI) ;
- la "Federation of European Tank Storage Associations" (FETSA) ;
- l'Association Internationale pour la Sauvegarde des Intérêts communs de la Navigation Intérieure Européenne et de l'Assurance et pour la Tenue d'un Registre des Bateaux intérieurs en Europe (IVR) ;
- l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB) ;
- l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) ;
- l'Association de la Navigation Intérieure Européenne et des Voies Navigables (VBW).

### **III) CONVENTION RELATIVE A LA COLLECTE, AU 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 en 2009. Cette dernière compte, pour rappel, six États contractants (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et la Suisse).

En 2018, la Conférence des Parties Contractantes (CPC), organe chargé du contrôle de l'application des dispositions de la CDNI, s'est réunie à deux reprises, les 21 juin et 13 décembre à Strasbourg. Le groupe de travail CDNI/G s'est réuni également à deux reprises, les 11 et 12 avril à Strasbourg et le 20 octobre à Vienne. Une réunion commune avec les experts de la Commission du Danube s'est tenue le lendemain, 31 octobre, dans la capitale autrichienne.

L'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC), organe en charge de la mise en œuvre de la Partie A de la Convention (réception et élimination des déchets huileux et graisseux), s'est réunie à deux reprises, les 29 mai et 22 novembre à Strasbourg. Deux ateliers se sont également tenus également sous les auspices de l'IIPC : un atelier de suivi du projet relatif à l'enregistrement électronique du dépôt des déchets huileux et graisseux le 8 mars à Rotterdam et un atelier dédié au déploiement du nouveau système de paiement de la CDNI (SPE-CDNI) le 30 mai à Strasbourg.

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

Les 75<sup>ème</sup> et 76<sup>ème</sup> sessions du Centre administratif se sont tenues, sous la présidence de M. BRILLANCEAU, (délégation française), les 27 mars et 26 octobre à Strasbourg.

SIGNATURE DE L'AVENANT A L'ACCORD DEROGATOIRE CONCERNANT LE LIECHTENSTEIN

L'Allemagne, la Belgique, la France, le Liechtenstein, le Luxembourg et les Pays-Bas ont signé l'Avenant à l'Accord relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans conclu sur la base de l'article 16 § 1 du Règlement (CE) n°883/2004 („Accord dérogatoire“), concernant le Liechtenstein.

L'Avenant entre en vigueur le premier jour du mois qui suit la date de réception de toutes les signatures, et l'Accord dérogatoire est applicable pour les parties signataires de l'Avenant à partir du jour de l'entrée en vigueur de l'Avenant. La dernière signature étant parvenue au Secrétariat le 7 août, l'Avenant est entré ainsi en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre et l'Accord dérogatoire est applicable pour les parties signataires (Allemagne, Belgique, France, Liechtenstein, Luxembourg et Pays-Bas) à partir de cette même date.

Le Liechtenstein bénéficie du statut d'État observateur auprès du CASS, depuis le 2 juillet 2015.

## V) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les membres suivants :

### JUGES

M. BALL	Allemagne
M. DE BAETS	Belgique
M. WOEHLING	France
M. DE SAVORNIN-LOHMANN	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

La Chambre des Appels a siégé, sous la présidence de Mme STAMM, le 18 avril à Strasbourg, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort quatre jugements en matière civile.



**PROTOCOLE 24**

**100<sup>ème</sup> anniversaire de l'installation du siège de la CCNR à Strasbourg**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 25**

**Communiqué à la presse**

**Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

**PROTOCOLE 26**

**Date de la prochaine session**

**Résolution**

La prochaine session plénière se tiendra le 4 décembre 2019 à Strasbourg.

**PROTOCOLE 27**

**Session plénière de printemps 2020**

**Résolution**

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

**PROTOCOLE 28**

**Quels sont les enseignements tirés du programme « Rhin 2020 » de la CIPR et quelles suites y donner ?**

Pas de résolution.