



**SESSION D'AUTOMNE 2022  
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES  
(2022-II)**

Strasbourg, le 8 décembre 2022



**SESSION D'AUTOMNE 2022**

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES**

**(2022-II)**

**Strasbourg, le 8 décembre 2022**



# SOMMAIRE

	Pages
<b>I. Ouverture de la session plénière – Composition de la Commission Centrale – Adoption de l'ordre du jour</b>	
Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour – .....	1
Protocole 2 : Composition de la Chambre des Appels .....	1
<b>II. Questions générales</b>	
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne .....	2
Protocole 4 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) .....	2
Protocole 5 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	3
Protocole 6 : Transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission.....	13
<b>III. Questions juridiques</b>	
Protocole 7 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	13
<b>IV. Aspects économiques</b>	
Protocole 8 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe .....	20
<b>V. Patentes de bateliers et équipages</b>	
Protocole 9 : Adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) .....	38
<b>VI. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin</b>	
Protocole 10 : Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) modifiant l'article 10.01, chiffre 1, lettre d), sur la vitesse maximale pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar au-dessus de la marque de crue I .....	87
Protocole 11 : Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek et le port de refuge et de sécurité d'Emmerich (Sommaire, articles 11.01, 12.01, 14.11 et 14.12) .....	90
Protocole 12 : Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance (Sommaire, article 1.26) .....	96

	Pages
Protocole 13 : Amendements définitifs pour la mise en cohérence des renvois du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) au Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2023/1) (Articles 1.01, 4.07 et 12.01) .....	101
Protocole 14 : Approbation des amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) suivant la procédure écrite (Sommaire, articles 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08, et 11.01 ainsi que l'annexe 13) .....	106
<b>VII. Prescriptions techniques des bateaux</b>	
Protocole 15 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2023/1).....	122
Protocole 16 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base de données européenne des bateaux (EHDB) .....	125
<b>VIII. Navigation automatisée</b>	
Protocole 17 : Définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure - Edition 2022 .....	125
<b>IX. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure</b>	
Protocole 18 : Résolution soulignant l'intérêt de l'édition 2022 du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT) .....	133
<b>X. Questions relatives à la voie d'eau rhénane</b>	
Protocole 19 : Étiage équivalent (EE) du Rhin 2022 (2014-II-17, 2021-II-23) .....	134
Protocole 20 : Construction d'un poste de manutention près de Chalampé au p.k. 198 .....	138
Protocole 21 : Nouvelle construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Volgelsheim au p.k. 226,400 .....	146
Protocole 22 : Modification de la résolution 2021-II-22 relative à la nouvelle construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300 .....	153
Protocole 23 : Création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Marckolsheim, sur le Rhin supérieur au p.k. 240,500 .....	159

	Pages
Protocole 24 : Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance .....	163
Protocole 25 : Prélèvement d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert Garzweiler II et Hambach au p.k. 712,6 .....	165
<b>XI. 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</b>	
Protocole 26 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.....	171
<b>XII. Budget et administration</b>	
Protocole 27 : Budget de la Commission Centrale pour 2023.....	189
Protocole 28 : Modification du Règlement du personnel .....	190
Protocole 29 : Nomination du commissaire aux comptes .....	193
<b>XIII. Présentation de RIS-COMEX</b>	
Protocole 30 : Présentation de RIS-COMEX .....	193
<b>XIV. Questions diverses</b>	
Protocole 31 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek, les nuits de Noël et du Nouvel An .....	193
Protocole 32 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine .....	193
Protocole 33 : Communiqué à la presse.....	194
Protocole 34 : Date de la prochaine session plénière .....	194





**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2022**

---

**PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 2**

**Composition de la Chambre des Appels**

**Résolution**

La Commission Centrale,

sur proposition de la délégation allemande et conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963, nomme

M. Wolfgang BALL aux fonctions de juge et  
M. Alfred GÖBEL aux fonctions de juge-suppléant

auprès de la Chambre des Appels, pour la période du 8 décembre 2022 au 31 décembre 2027.

### **PROTOCOLE 3**

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

#### **Signature d'une convention de subvention avec la DG MOVE de la Commission européenne**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

dans la continuité des contrats de service qu'elle a précédemment conclus avec la DG MOVE de la Commission européenne,

donne mandat à sa Secrétaire générale de signer, au nom de la CCNR, la convention de subvention 101080119 - 21-FR-TG-CESNI relative à des activités concernant la gestion administrative et technique du fonctionnement du Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation intérieure (CESNI), sachant que la signature est électronique et peut être déléguée à la personne qui a été nommée représentante de l'entité légale dans le Portail des appels d'offres de financement de l'UE,

pour une période de 72 mois, rétroactivement à partir du 9 janvier 2022,

remercie son Secrétariat et le groupe de correspondance CCNR pour le contrat européen pour le bon travail de préparation,

et charge sa Secrétaire générale d'assurer la mise en œuvre ainsi que la gestion administrative et financière de ce nouveau contrat dans le respect des intérêts de la CCNR et d'en faire rapport régulièrement.

### **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**

#### **Coopération avec la Commission de la Moselle**

##### **Résolution**

La Commission Centrale,

se félicitant de sa coopération étroite, constructive et qui s'inscrit dans la durée avec la Commission de la Moselle,

rappelant que cette coopération a été précédemment formalisée par deux arrangements successifs datant du 12 août 2008 et du 25 mars 2014,

se réjouissant de poursuivre et d'intensifier encore cette coopération,

donne mandat à sa Secrétaire générale de signer, au nom de la CCNR, le nouvel arrangement de coopération, en annexe.

##### **Annexe**

**Arrangement de coopération**  
**entre la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission de la Moselle**

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et la Commission de la Moselle (ci-après « CM ») coopèrent étroitement et en toute confiance depuis des années. Cette coopération constructive a été précédemment formalisée par deux arrangements successifs datant du 12 août 2008 et du 25 mars 2014.

Pour le bien de la navigation intérieure, la CCNR et la CM entendent continuer à intensifier leur coopération et à rendre leurs travaux plus efficaces.

Les deux parties souhaitent accompagner et promouvoir conjointement les développements en cours au niveau européen - tels que les travaux portant sur le développement du réseau transeuropéen de transport dans son ensemble ou sur la gestion du corridor prioritaire n°6 « Rhin-Alpes ».

Les deux parties considèrent que leur coopération doit prendre en compte l'évolution des relations entre la CCNR et l'Union européenne depuis 2013, et notamment la création en 2015 du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »).

La CCNR et la CM se sont par conséquent accordées sur ce qui suit :

1. La CCNR et la CM souhaitent intensifier leur coopération afin de soutenir la politique au niveau européen pour le développement et la promotion de la navigation intérieure.

Sans préjudice de leur indépendance, les deux parties s'attachent par conséquent à renforcer leur coopération, notamment dans les domaines mentionnés au point 4, et à optimiser leurs processus de travail.

2. La CCNR et la CM se sont réciproquement reconnues le statut d'observateur et pourront ainsi exercer les prérogatives attachées à ce statut.

3. La CCNR et la CM veilleront à échanger leurs programmes de travail respectifs afin d'identifier les aspects présentant un intérêt commun et de définir des projets, notamment dans les domaines mentionnés au point 4, dans lesquels la coopération doit être renforcée.

À cette fin, les secrétariats des deux parties prendront les mesures appropriées et tiendront des réunions de coordination à intervalles réguliers. Ces réunions devront avoir lieu au moins une fois par an. Les conclusions de ces réunions devront faire l'objet de comptes rendus.

Les secrétariats veilleront à tenir informées les délégations des deux organisations sur cette coopération.

Le Secrétariat de la CCNR veillera à informer régulièrement le Secrétariat de la CM sur la mise en œuvre de son arrangement administratif avec la DG MOVE de la Commission européenne.

Le Secrétariat de la CCNR veillera à informer de manière appropriée le Secrétariat de la CM sur sa coopération avec d'autres organisations internationales - telles que la Commission du Danube et la CEE-ONU.

Le Secrétariat de la CM veillera à informer régulièrement le Secrétariat de la CCNR sur sa coopération avec d'autres organisations internationales - telles que la Commission européenne et la Commission du Danube.

4. La CCNR et la CM entendent renforcer leur coopération dans les domaines suivants :
  - Observation du transport fluvial sur le plan économique ;
  - Travaux réglementaires, notamment ceux relatifs aux règlements de police de la navigation ;
  - Mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF) sur le Rhin et la Moselle.

La CCNR et la CM entendent poursuivre leur étroite concertation dans les domaines suivants :

- Aspects relatifs à la promotion du transport fluvial ;
- Participation aux programmes d'action de la Commission européenne pour la navigation intérieure, qui visent notamment à intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques multimodales.

La CCNR et la CM veilleront à échanger régulièrement des informations dans les domaines suivants :

- Mise en œuvre et application des prescriptions relatives au personnel navigant et à l'équipage sur le Rhin et la Moselle ;
- Développement de l'infrastructure, en tenant compte notamment des aspects environnementaux.

5. La CCNR se déclare disposée à associer la CM aux travaux d'observation du marché mis en place par la CCNR avec la Commission européenne et le secteur de la navigation intérieure.

La CCNR se déclare notamment disposée à intégrer les différents aspects du marché de la navigation sur la Moselle dans l'observation du marché, en concertation avec la CM.

La CM veillera à communiquer à la CCNR les informations dont elle dispose concernant le transport sur la Moselle, afin que le marché de la navigation sur la Moselle puisse être pris en compte de manière adéquate dans le cadre de l'observation du marché européen.

Dans le cadre de l'observation du marché, les deux parties s'attacheront à définir et à développer des modalités communes pour la prise en compte

- du marché de la navigation sur la Moselle et
- du transport Rhin-Moselle.

La CCNR entend informer la CM des résultats des travaux en cours.

6. La CCNR et la CM s'attacheront à poursuivre leurs travaux d'harmonisation du Règlement de police pour la navigation de la Moselle et du Règlement de police pour la navigation du Rhin. À cette fin, elles entendent notamment organiser des réunions communes des organes compétents.
7. La CCNR et la CM accorderont une attention particulière à la mise en place des services d'information fluviale (SIF) afin de créer aussi dans ce domaine les conditions pour une meilleure harmonisation.
8. La CCNR et la CM s'attacheront à coordonner étroitement la mise en œuvre de l'accord RAINWAT. Les deux secrétariats prendront les mesures nécessaires à cet effet, notamment par l'adoption du nouveau Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure et par son actualisation régulière.

9. La CCNR et la CM s'attacheront à développer leur coopération, y compris par le biais de stages réciproques dans leurs secrétariats respectifs. Ces stages visent à favoriser le partage de connaissances entre les deux secrétariats, notamment dans les domaines économique et réglementaire.
10. Le présent arrangement de coopération remplace les arrangements du 12 août 2008 et du 25 mars 2014 entre le Secrétaire général de la CCNR et le Président de la CM.
11. Le présent arrangement de coopération prend effet à la date de la dernière signature.
12. Le présent arrangement de coopération ne saurait être considéré comme un traité international ; en particulier, il n'a pas pour objet d'établir des droits et des obligations régis par le droit international.

Le présent arrangement de coopération peut être modifié ou complété à tout moment d'un commun accord. Les modifications ou compléments doivent être consignés par écrit.

Chaque partie peut mettre fin à tout moment à la coopération prévue par l'arrangement, par le biais d'une déclaration écrite. L'intention de résiliation devrait être notifiée par écrit à l'autre partie au moins trois mois avant la date de fin envisagée.

Le présent arrangement de coopération sera signé en allemand et en français, les deux versions linguistiques faisant foi.

Pour la CCNR  
[signature/nom]  
La Secrétaire générale

Pour la CM  
[signature/nom]  
Le/la président(e)

**Abmachung für die Kooperation  
zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Moselkommission**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“) und die Moselkommission (im Folgenden „MK“) arbeiten seit Jahren eng und vertrauensvoll zusammen. Diese konstruktive Zusammenarbeit wurde mit den zwei vorherigen Abmachungen vom 12.08.2008 und vom 25.03.2014 auf eine formale Grundlage gestellt.

Zum Wohle der Binnenschifffahrt beabsichtigen ZKR und MK, ihre Kooperation weiter zu intensivieren und ihre Arbeiten effizienter zu gestalten.

Beide Seiten möchten gemeinsam die laufenden Entwicklungen auf europäischer Ebene – wie etwa die Arbeiten zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes insgesamt oder zum Management des prioritären Korridors Nr. 6 „Rhein-Alpen“ – begleiten und fördern.

Beide Seiten teilen die Auffassung, dass ihre Zusammenarbeit der Entwicklung der Beziehungen zwischen der ZKR und der Europäischen Union seit 2013 und insbesondere der Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) im Jahr 2015 Rechnung tragen sollte.

Die ZKR und die MK haben sich daher auf das Folgende verständigt:

1. ZKR und MK wollen ihre Zusammenarbeit zur Unterstützung der Politik auf europäischer Ebene zur Entwicklung und Förderung der Binnenschifffahrt intensivieren.

Unbeschadet ihrer Unabhängigkeit streben beide Seiten daher an, ihre Zusammenarbeit insbesondere in den unter Nr. 4 genannten Bereichen zu vertiefen und ihre Arbeitsprozesse zu optimieren.

2. Die ZKR und die MK haben sich gegenseitig den Beobachterstatus zuerkannt und können somit die mit diesem Status verbundenen Vorrechte ausüben.
3. ZKR und MK sind bestrebt, sich über ihre jeweiligen Arbeitsprogramme auszutauschen, um Fragen von gemeinsamem Interesse zu ermitteln und Vorhaben– insbesondere in den unter Nr. 5 genannten Bereichen – festzulegen, in denen die Zusammenarbeit intensiviert werden soll.

Hierzu werden die Sekretariate beider Seiten geeignete Maßnahmen ergreifen und in regelmäßigen Abständen Koordinierungssitzungen abhalten. Diese Sitzungen sollen mindestens einmal jährlich stattfinden. Über die Ergebnisse dieser Sitzungen sollen Niederschriften angefertigt werden.

Die Sekretariate werden die Delegationen beider Organisationen laufend über die Zusammenarbeit unterrichten.

Das Sekretariat der ZKR soll das Sekretariat der MK regelmäßig über die Umsetzung seiner Verwaltungsvereinbarung mit der GD MOVE der Europäischen Kommission unterrichten.

Das Sekretariat der ZKR soll das Sekretariat der MK in geeigneter Weise über seine Kooperationen mit anderen internationalen Organisationen – wie z. B. Donaukommission und UNECE – informieren.

Das Sekretariat der MK soll das Sekretariat der ZKR regelmäßig über seine Kooperationen mit internationalen Organisationen – wie z. B. Europäische Kommission und Donaukommission – unterrichten.

4. ZKR und MK beabsichtigen, ihre Zusammenarbeit in folgenden Bereichen zu verstärken:
  - Wirtschaftliche Beobachtung des Binnenschiffsverkehrs;
  - Verordnungsrechtliche Arbeiten, insbesondere jene in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen;
  - Umsetzung der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) auf dem Rhein und auf der Mosel.

ZKR und MK beabsichtigen weiterhin, sich in folgenden Bereichen eng abzustimmen:

- Angelegenheiten der Förderung des Binnenschiffsverkehrs;
- Beteiligung an den Aktionsprogrammen der Europäischen Kommission für die Binnenschiffahrt, die insbesondere auf die Integration der Binnenschiffahrt in multimodale Logistikketten abzielen.

ZKR und MK sind bestrebt, regelmäßig Information zu folgenden Bereichen auszutauschen:

- Umsetzung und Anwendung der Vorschriften bezüglich des Schiffspersonals und der Besatzung auf Rhein und Mosel;
- Entwicklung der Infrastruktur u. a. auch unter Umweltaspekten.

5. Die ZKR erklärt ihre Bereitschaft, die MK an den Arbeiten zur Marktbeobachtung, welche die ZKR mit der Europäischen Kommission und dem Binnenschiffahrtsgewerbe eingerichtet hat, zu beteiligen.

Die ZKR erklärt insbesondere ihre Bereitschaft, die unterschiedlichen Aspekte des Moselschiffahrtmarktes in Abstimmung mit der MK in die Marktbeobachtung zu integrieren.

Die MK ist bestrebt, der ZKR die ihr vorliegenden Informationen zu den Verkehren auf der Mosel mitzuteilen, damit der Moselschiffahrtmarkt im Rahmen der europäischen Marktbeobachtung angemessen berücksichtigt werden kann.

Beide Seiten streben im Rahmen der Marktbeobachtung die Definition und Fortentwicklung gemeinsamer Modalitäten für die Erfassung

- des Moselschiffahrtmarktes und
- der Rhein-Mosel-Verkehre

an.

Die ZKR beabsichtigt, die MK über die Ergebnisse der laufenden Arbeiten zu unterrichten.

6. ZKR und MK sind bestrebt, ihre Arbeiten zur Harmonisierung der MoselSchPV und der RheinSchPV fortzusetzen. Sie beabsichtigen hierzu insbesondere, gemeinsame Sitzungen der zuständigen Gremien anzuberaumen.
7. ZKR und MK werden ein besonderes Augenmerk auf die Einführung der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) richten, um auch hier die Voraussetzungen für eine stärkere Harmonisierung zu schaffen.
8. ZKR und MK streben eine enge Abstimmung bei der Umsetzung der RAINWAT-Vereinbarung an. Die beiden Sekretariate sollen die hierfür erforderlichen Maßnahmen einschließlich der Annahme des neuen Handbuchs Binnenschiffahrtswirtschaft und dessen regelmäßige Aktualisierung vorantreiben.



9. Die ZKR und die MK sind bestrebt, ihre Zusammenarbeit auch mit Hilfe von wechselseitigen Praktika in ihren jeweiligen Sekretariaten auszubauen. Diese Praktika sollen den Erfahrungsaustausch zwischen beiden Sekretariaten insbesondere auf wirtschaftlichem und verordnungsrechtlichem Gebiet fördern.
10. Die vorliegende Abmachung tritt an die Stelle der Abmachungen vom 12.08.2008 und 25.03.2014 zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Präsidenten der MK.
11. Diese Abmachung soll am Tage der letzten Unterzeichnung wirksam werden.
12. Die vorliegende Abmachung soll nicht als völkerrechtlicher Vertrag verstanden werden; sie soll insbesondere keine völkerrechtlich geregelten Rechte und Pflichten begründen.

Die vorliegende Abmachung kann jederzeit im beiderseitigen Einvernehmen geändert oder ergänzt werden. Änderungen oder Ergänzungen sollen schriftlich festgehalten werden.

Jede Seite kann die Zusammenarbeit nach dieser Abmachung jederzeit durch schriftliche Erklärung beenden. Die Beendigungsabsicht sollte der anderen Seite mindestens drei Monate vor dem angestrebten Beendigungstermin schriftlich mitgeteilt werden.

Diese Abmachung wird in deutscher und französischer Sprache unterzeichnet, wobei beide Sprachfassungen gleichwertig sind.

Für die ZKR  
[Unterschrift/Name]  
Die Generalsekretärin

Für die MK  
[Unterschrift/Name]  
Der/die Präsident/Präsidentin

(traduction non officielle)

**Samenwerkingsarrangement tussen  
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Moezelcommissie**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna “CCR”) en de Moezelcommissie (hierna “MC”) werken al sinds jaren nauw samen op basis van vertrouwen. Deze constructieve samenwerking werd eerder geformaliseerd door middel van twee opeenvolgende arrangementen, van 12 augustus 2008 en van 25 maart 2014.

De CCR en de MC willen hun samenwerking ten behoeve van de binnenvaart nog verder versterken en hun werkzaamheden efficiënter maken.

Beide partijen willen de huidige ontwikkelingen op Europees vlak – zoals de werkzaamheden voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk in zijn geheel of het management van de prioritaire corridor nr. 6, de “Rijn-Alpen-corridor” – begeleiden en bevorderen.

Beide partijen zijn het met elkaar eens dat bij hun samenwerking rekening moet worden gehouden met de wijze waarop de betrekkingen tussen de CCR en de Europese Unie zich sinds 2013, en met name sinds de instelling van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (“CESNI”) in 2015, hebben ontwikkeld.

De CCR en de MC hebben daarom de volgende afspraken gemaakt:

1. De CCR en MC willen hun samenwerking ter ondersteuning van het beleid op Europees vlak ter ontwikkeling en bevordering van de binnenvaart versterken.

Beide partijen streven er daarom naar hun samenwerking en arbeidsprocessen met name op de in punt 4 genoemde gebieden te versterken, respectievelijk te optimaliseren, zonder daarbij de onafhankelijkheid van beide partijen in het geding te brengen.

2. De CCR en de MC zijn overgegaan tot de wederzijdse toekenning van de waarnemersstatus en kunnen dus de voorrechten uitoefenen die aan deze status zijn verbonden.
3. De CCR en MC streven ernaar hun respectieve werkprogramma's uit te wisselen om vast te stellen welke vraagstukken van gemeenschappelijk belang zijn en te bepalen voor welke projecten, waaronder met name op de in punt 5 genoemde gebieden, de samenwerking versterkt moet worden.

De secretariaten van beide partijen treffen hiervoor de nodige regelingen en houden regelmatig coördinatievergaderingen. Deze vergaderingen vinden op zijn minst een keer per jaar plaats. Over de resultaten van deze vergaderingen wordt een vergaderverslag opgesteld. De secretariaten informeren de delegaties van beide organisaties regelmatig over de samenwerking.

Het secretariaat van de CCR informeert het secretariaat van de MC regelmatig over de omzetting van de administratieve overeenkomst met DG MOVE van de Europese Commissie.

Het secretariaat van de CCR informeert het secretariaat van de MC op adequate wijze over zijn samenwerking met andere internationale organisaties, bijvoorbeeld met de Donaucommissie en de VN/ECE.

Het secretariaat van de MC informeert het secretariaat van de CCR regelmatig over zijn samenwerking met andere internationale organisaties, bijvoorbeeld met de Europese Commissie en de Donaucommissie.

4. De CCR en MC zijn voornemens hun samenwerking te versterken op de volgende gebieden:
  - de economische monitoring van de binnenvaart;
  - de regelgevende werkzaamheden, met name met betrekking tot de scheepvaartpolitierglementen;
  - de tenuitvoerlegging van de River Information Services (RIS) op de Rijn en de Moezel.

De CCR en de MC zijn verder voornemers op de volgende gebieden nauw overleg te blijven voeren:

- de onderwerpen die verband houden met de bevordering van de binnenvaart;
- de deelname aan de actieprogramma's van de Europese Commissie voor de binnenvaart en daarbij met name de actieprogramma's die gericht zijn op de integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke ketens.

De CCR en MC streven ernaar regelmatig informatie uit te wisselen over de volgende gebieden:

- de omzetting en tenuitvoerlegging van de voorschriften met betrekking tot het scheepvaartpersoneel en de bemanning op de Rijn en Moezel;
- de ontwikkeling van infrastructuur, onder andere vanuit de invalshoek van de milieubescherming.

5. De CCR verklaart bereid te zijn de MC te betrekken bij de werkzaamheden in het kader van de marktobservatie, die de CCR met de Europese Commissie en het binnenvaartbedrijfsleven heeft opgezet.

De CCR verklaart met name ertoe bereid te zijn de verschillende aspecten van de scheepvaartmarkt op de Moezel in overleg met de MC in de marktobservatie op te nemen.

De MC streeft ernaar de CCR de haar ter beschikking staande gegevens over het verkeer op de Moezel te verstrekken, zodat er in het kader van de Europese marktobservatie naar behoren rekening kan worden gehouden met de scheepvaartmarkt op de Moezel.

Beide partijen streven ernaar gemeenschappelijke modaliteiten in het kader van de marktobservatie vast te leggen en uit te werken voor het in kaart brengen van

- de scheepvaartmarkt op de Moezel en
- de verkeersstromen tussen de Rijn en de Moezel.

De CCR zorgt ervoor de MC over de resultaten van de lopende werkzaamheden te informeren.

6. De CCR en de MC streven ernaar hun werkzaamheden ter harmonisatie van het Moezelvaartpolitierglement en het Rijnvaartpolitierglement voort te zetten. Zij organiseren hiervoor met name gemeenschappelijke vergaderingen van de daarvoor bevoegde organen.
7. De CCR en de MC schenken bijzondere aandacht aan de tenuitvoerlegging van de River Information Services (RIS) om ook hier de voorwaarden te scheppen voor een sterkere harmonisatie.
8. De CCR en de MC streven naar nauw overleg over de uitvoering van de RAINWAT-overeenkomst. De twee secretariaten getroosten zich hiervoor de nodige inspanningen, met inbegrip van de goedkeuring van het nieuwe Handboek Radiocommunicatie en de regelmatige actualisering daarvan.

9. De CCR en de MC streven ernaar hun samenwerking eveneens te versterken door middel van wederzijdse stages bij hun respectieve secretariaten. Deze stages zijn bedoeld om de kennisuitwisseling tussen beide secretariaten, met name op economisch en regelgevend gebied, te bevorderen.
10. Dit samenwerkingsarrangement vervangt de afspraken die gemaakt werden op 12 augustus 2018 en 25 maart 2014 tussen de secretaris-generaal van de CCR en de voorzitter van de MC.
11. Dit samenwerkingsarrangement treedt in werking op de datum van de laatste ondertekening.
12. Dit samenwerkingsarrangement mag niet als een volkenrechtelijk verdrag beschouwd worden en leidt met name niet tot volkenrechtelijk geregelde rechten en plichten.

Dit samenwerkingsarrangement kan op elk gewenst moment met wederzijdse instemming worden gewijzigd of aangevuld. Wijzigingen of aanvullingen moeten schriftelijk vastgelegd worden.

Elke partij kan de samenwerking op grond van dit arrangement op ieder gewenst moment door een schriftelijke verklaring beëindigen. Dit voornemen wordt de andere partij minstens drie maanden voor de beoogde datum van beëindiging schriftelijk meegedeeld.

Dit samenwerkingsarrangement wordt in het Duits en het Frans ondertekend, waarbij beide taalversies gelijkwaardig zijn.

Namens de CCR  
[Ondertekening/naam]  
De secretaris-generaal

Namens de MC  
[Ondertekening/naam]  
De voorzitter/voorzitster

## **PROTOCOLE 6**

### **Transition énergétique vers un secteur de la navigation intérieure à zéro émission**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 7**

### **Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR**

Pas de résolution.

**Annexe**

**Convention révisée pour la navigation du Rhin**

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

**Protocoles entrés en vigueur**

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

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

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

**Protocole additionnel n° 4** - Ce protocole a cessé d'être en vigueur le 31.12.1999 en vertu de son article ii (mesures d'assainissement structurel)  
signé à Strasbourg le 25 avril 1989, entre en vigueur le 1er aout 1991.

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

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

**Protocoles en cours de ratification**

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> **Réserves et déclarations faites par l'Allemagne**

**Réserves :**

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

**Déclaration :**

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

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

**Réserve :**

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

**Déclaration :**

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

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

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

**Réserve**

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

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

**Déclaration**

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

<sup>4</sup> **Réserves et déclarations faites par la Suisse en vertu des dispositions de la Convention**

**Réserve**

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

**Déclaration**

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

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

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

Participants	Signature	Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion
Allemagne <sup>1</sup>	11 juillet 2013	ratification 27 septembre 2018
Autriche		
Belgique <sup>2</sup>	27 septembre 2012	ratification 25 août 2022
Bulgarie		-
France	27 septembre 2012	-
Hongrie		adhésion 7 mars 2018
Luxembourg <sup>3</sup>	27 septembre 2012	ratification 25 septembre 2014
Pays-Bas <sup>4</sup>	29 novembre 2012	acceptation 7 juin 2018
Pologne	3 décembre 2013	
Serbie <sup>5</sup>	18 janvier 2013	ratification 18 juin 2013
Slovaquie		
Suisse		

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

<sup>2</sup> **Réserve faite par la Belgique**  
Conformément à l'article 18, paragraphe 1, a) de la Convention, le Royaume de Belgique se réserve le droit d'exclure l'application des règles de la Convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

<sup>3</sup> **Réserve et déclarations faites par le Luxembourg**  
**Réserve :**  
Aux fins de l'article 18, paragraphe (1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.  
**Déclarations :**  
Aux fins de l'article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l'article 1er ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.  
Sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles visés à l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, pont et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

<sup>4</sup> **Réserve faite par les Pays-Bas**  
Conformément à l'article 18, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, le Royaume des Pays-Bas, pour la partie européenne des Pays-Bas, se réserve le droit d'exclure en totalité l'application des dispositions de ladite Convention en cas de dommages dus à un changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau

<sup>5</sup> **Réserve faite par la Serbie**  
Conformément à l'article 18, paragraphe 1, de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012), la République de Serbie déclare exclure l'application des dispositions de ladite Convention en cas de dommages dus à un changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, ainsi qu'aux créances visées à l'article 2, paragraphe premier, lettres d) et e) de la Convention.



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

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

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

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

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

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

<b>Parties Contractantes</b>	<b>Dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation</b>
Allemagne	Ratification 9 février 2021
Belgique	Ratification 25 août 2022
France	
Luxembourg	Ratification 7 février 2020
Pays-Bas	Acceptation 3 juillet 2020
Suisse	

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

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

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002

Luxembourg : 25 mars 2004

Roumanie : 3 avril 2004

Suisse : 19 mai 2004<sup>1</sup>

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 14 novembre 2005

Bulgarie : 19 avril 2006

Pays-Bas : 20 juin 2006

Russie : 11 avril 2007

France : 11 mai 2007

Allemagne : 10 juillet 2007

Slovaquie : 27 novembre 2007

Moldavie : 21 avril 2008

Belgique : 5 août 2008

Serbie : 10 juin 2010<sup>2</sup>

Ukraine : 17 avril 2014

---

<sup>1</sup> **Déclaration faite par la Suisse**

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

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

<sup>2</sup> **Déclaration faite par la Serbie**

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

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

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

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

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

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

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

## **PROTOCOLE 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 le premier semestre 2022 et sur les prévisions pour le second semestre.

**Annexe**  
***(chapitre 2 mis à jour en février 2023)***

**Rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour le premier semestre 2022 et sur les prévisions pour le second semestre**

**1. Tonnage transporté sur le Rhin**

Le premier semestre 2022 a marqué un tournant. La guerre d'agression russe contre l'Ukraine a été un point de rupture sur le plan politique, historique et économique. Les effets sur le trafic rhénan se sont traduits par une baisse du transport de marchandises. D'un point de vue économique, la guerre a provoqué un « choc d'offre » global, c'est-à-dire une réduction significative de l'offre, qu'il s'agisse de matières premières, de produits intermédiaires, d'énergie ou de capital humain. Les chocs d'offre entraînent généralement de fortes hausses de prix. Il en a été ainsi au premier semestre 2022.

Les hausses des prix de l'énergie ont eu pour conséquence une dégradation de la compétitivité pour la production industrielle, ce qui a été particulièrement visible dans les secteurs à forte intensité énergétique tels que le pétrole, l'acier, la construction et les produits chimiques. Comme tous ces secteurs industriels sont tributaires du transport fluvial, la plupart des segments de marchandises de la navigation intérieure ont connu une baisse de leur volume de transport.

**TABLEAU 1 : VOLUME DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL AUX PREMIERS SEMESTRES 2020, 2021 ET 2022, PAR TYPE DE CARGAISON**

	Premier semestre (mio t.)			2022/2021 en %
	2020	2021	2022	
<b>Transport total</b>	81,2	86,2	84,3	<b>-1,7</b>
Vrac sec	43,9	48,9	48,2	<b>-1,3</b>
Vrac liquide	22,1	21,3	20,3	<b>-3,0</b>
Cargaison de conteneurs*	9,0	9,8	8,7	<b>-10,5</b>
Marchandises diverses	3,7	3,8	4,8	<b>+25,4</b>
Autres cargaisons	1,8	2,0	1,9	<b>-4,8</b>

Source : Destatis

\* Le poids propre des conteneurs est pris en compte.

**TABLEAU 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHIN TRADITIONNEL AUX PREMIERS SEMESTRES 2020, 2021 et 2022, DANS L'ENSEMBLE ET SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES\***

	1 <sup>er</sup> semestre 2020 en mio. t	1 <sup>er</sup> semestre 2021 en mio. t	1 <sup>er</sup> semestre 2022 en mio. t	Variation 2022/2021 en %
<b>Transport total</b>	<b>81,2</b>	<b>86,2</b>	<b>84,7</b>	<b>-1,7</b>
Produits pétroliers	14,7	13,7	13,3	<b>-2,9</b>
Sables, pierres, terres et matériaux de construction	13,4	13,9	12,6	<b>-9,4</b>
Produits chimiques	9,6	10,1	9,5	<b>-5,9</b>
Minerai de fer	9,2	11,3	10,6	<b>-6,2</b>
Combustibles solides (charbon)	8,5	10,1	12,7	<b>+25,7</b>
Produits agricoles	5,3	5,8	5,3	<b>-8,6</b>
Matières premières secondaires, déchets	4,5	4,9	4,0	<b>-18,4</b>
Métaux et produits métalliques	4,2	4,4	4,9	<b>+11,4</b>
Denrées alimentaires et fourragères	3,2	2,9	2,9	<b>+/-0,0</b>
Machines, équipements, véhicules	0,7	0,8	0,4	<b>-50,0</b>

Source : Destatis, analyse de la CCNR

\* La somme des segments de marchandises sélectionnés ne correspond pas au transport total.

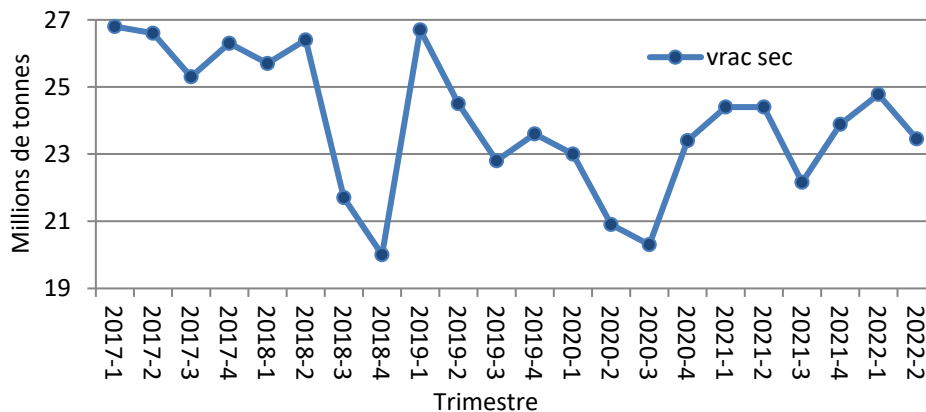
Malgré la diminution globale du volume de transport, les évolutions sont à prendre en compte de manière très différenciée selon le type de marchandises. Le vrac sec apparaît comme le segment qui a enregistré la plus faible baisse. Les raisons en sont exposées ci-dessous.

Depuis la fin de la première vague de la pandémie (T3 2020), une certaine tendance à la hausse du transport de vrac solide a pu être observée. Le premier semestre 2022 a été marqué par ce processus de redressement. Les premiers effets négatifs liés à la guerre en Ukraine étaient cependant déjà ressentis au deuxième trimestre 2022. Leurs corollaires, tels que la rupture des chaînes d'approvisionnement et l'augmentation des prix des matières premières, ont entraîné une baisse de la demande de transport sur plusieurs marchés et segments de marchandises, y compris l'industrie sidérurgique. Les transports de minerai de fer ont diminué de 6,2 %, tandis que les transports de matières premières secondaires et de déchets (y compris la ferraille destinée à la refonte) ont diminué de 18,4 %.

Il convient également de noter le recul de 9,4 % enregistré par les sables, terres et matériaux de construction lié aux interruptions et retards dans la chaîne d'approvisionnement, et à la pénurie de personnel dont souffre le secteur de la construction. Un autre facteur susceptible d'avoir eu un impact négatif sur ce secteur, et donc sur la demande de transport en ce qui concerne les sables, terres et matériaux de construction à partir du milieu de l'année 2022, est la hausse des taux d'intérêt de la Banque centrale européenne. Cette hausse a entraîné une nette diminution du nombre de demandes de prêts à la construction.

L'exception positive à ce tableau ont été les transports de charbon, qui ont poursuivi leur tendance à la hausse en s'intensifiant. Les transports de charbon sur le Rhin ont ainsi augmenté de 25,7 % au premier semestre 2022 par rapport à la même période de l'année précédente. Cette hausse découlait des effets d'évitement du gaz naturel en faveur du charbon dans le secteur de l'énergie. Cette hausse des transports de charbon a donc permis de limiter la baisse pour l'ensemble du segment des marchandises sèches, conduisant ainsi à une baisse très modérée de 1,3%.

**FIGURE 1 : VOLUME DE VRAC SEC TRANSPORTÉ SUR LE RHIN TRADITIONNEL PAR TRIMESTRE**



Source : Destatis

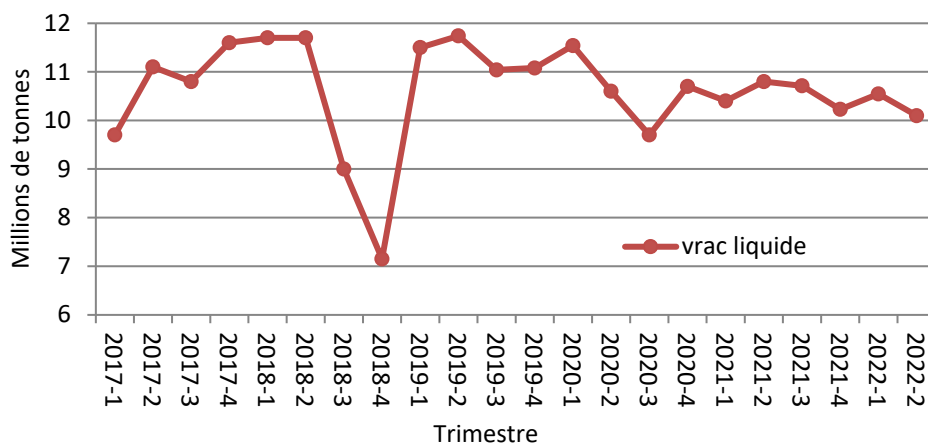
L'évolution de la demande de transport concernant le vrac liquide continue de subir les effets de la pandémie. Ceux-ci ont entraîné une évolution totalement différente de celle qui a pu être observée pour le vrac sec. Ainsi, la demande de transport de vrac liquide semble désormais structurellement plus faible qu'avant la pandémie.

L'événement marquant du premier semestre 2022 a été la guerre en Ukraine. Elle a conduit à une flambée presque sans précédent des cours du pétrole brut et des prix des produits pétroliers. Corrigés de l'inflation, les prix des carburants ont atteint en mars et juin 2022 leur plus haut niveau depuis janvier 2006.

En outre, la vitesse à laquelle les prix du diesel ont augmenté est frappante. En mars 2022, ceux-ci ont augmenté de 21 % (par rapport à février 2022). La hausse des prix de l'essence a également été forte en mars 2022, mais plus modeste, ne dépassant pas 11 % (par rapport à février 2022). Il convient d'ajouter que les prix de l'essence, du diesel et du gaz liquéfié étaient encore un an auparavant (à l'été 2020) à leur plus bas niveau depuis 2009 en raison de la pandémie de COVID-19.<sup>1</sup>

Ces évolutions tarifaires ont naturellement freiné la demande de transport de produits pétroliers. Les pleins effets de ces variations tarifaires sur le trafic rhénan ne devraient cependant se manifester qu'au second semestre.

**FIGURE 2 : VOLUME DE VRAC LIQUIDE TRANSPORTÉ SUR LE RHIN TRADITIONNEL PAR TRIMESTRE**



Source : Destatis

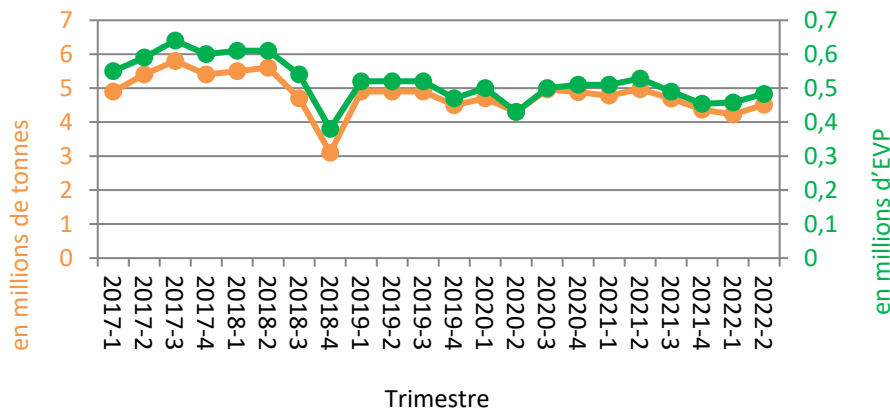
L'évolution à la baisse du trafic de conteneurs (-10,5 % au premier semestre 2022 par rapport à 2021) s'explique par les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales ; ces perturbations touchent le transport maritime de conteneurs entre la Chine et l'Europe. Leurs causes sont diverses et n'étaient pas encore complètement résolues au premier semestre 2022. Il convient notamment de citer, dans l'ordre chronologique, les perturbations suivantes :<sup>2</sup>

- en 2020 : COVID-19 (baisse de production, mesures de restriction des contacts et arrêts de travail pour cause de maladie)
- en 2021 :
  - reprise brutale de la demande en marchandises à la fin des périodes de confinements et, par conséquent, surexploitation des chaînes logistiques ;
  - blocage du canal de Suez ;
  - congestion des ports maritimes et, par conséquent, problèmes de liaisons fluviales et ferroviaires avec l'arrière-pays ;
- en 2022 : nouvelle rupture des chaînes d'approvisionnement en raison de la fermeture des ports maritimes de Shanghai et de Shenzhen en conséquence des mesures anti-COVID-19 prises en Chine. Ce flux de conteneurs n'a repris qu'à l'été 2022. Dans les ports maritimes, cela a engendré de nouveaux problèmes de congestion dans les terminaux et dans l'arrière-pays.

<sup>1</sup> Source : Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, septembre 2022.

<sup>2</sup> Source : Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, septembre 2022.

**FIGURE 3 : VOLUMES DE CARGAISONS DE CONTENEURS TRANSPORTÉS SUR LE RHIN TRADITIONNEL**



Source : Destatis

## 2. Trafic rhénan à l'écluse d'Iffezheim – évaluation des données structurelles

Les principaux résultats d'une évaluation détaillée des données recueillies à l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur sont présentés ci-après. Les données brutes sous-jacentes ont été fournies par l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation. Les analyses suivantes sont donc à prendre en compte comme une description des conditions qui règnent sur le Rhin supérieur. Des valeurs quantitatives concrètes établies à partir de cette analyse ne sauraient donc être transposées à d'autres tronçons du Rhin ou au Rhin dans son ensemble.

Néanmoins, les études permettent d'analyser les effets des basses eaux de l'été 2022 sur les paramètres opérationnels (degré de chargement, nombre de voyages, etc.) dans la région du Rhin supérieur. Elles permettent en outre d'analyser le trafic sur le Rhin supérieur par segment de fret et en fonction du pays d'immatriculation du bateau.

### **Trafic fluvial à Iffezheim selon la direction suivie par les transports**

Le tableau suivant montre les volumes de marchandises qui ont franchi l'écluse d'Iffezheim (entre Strasbourg et Karlsruhe) au cours des huit premiers mois de l'année 2022. Il en ressort une répartition par type de marchandise et par trafic vers l'amont (c'est-à-dire du nord vers le sud) et vers l'aval (c'est-à-dire du sud vers le nord).



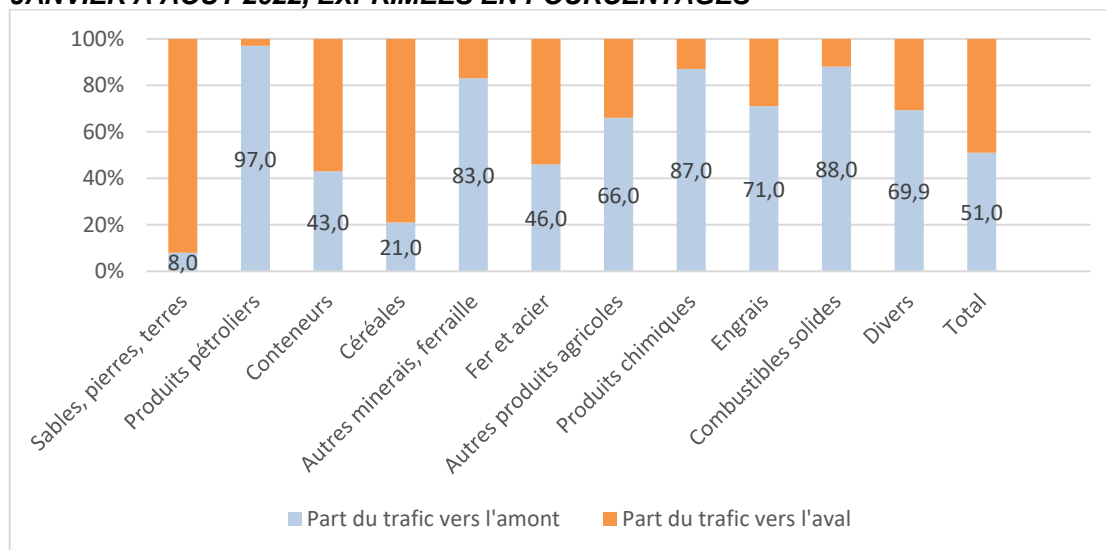
**TABLEAU 3 : VOLUMES DE MARCHANDISES AYANT FRANCHI L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM ENTRE LES MOIS DE JANVIER ET D'AOÛT 2022 PAR TYPE DE MARCHANDISES ET SELON LA DIRECTION DU TRAFIC**

Segment de marchandises	Transport vers l'amont en tonnes	Transport vers l'aval en tonnes	Transport total en tonnes
Sables, pierres, terres	256 273	2 909 508	3 165 781
Produits pétroliers	2 333 010	60 302	2 393 312
Conteneurs	571 641	769 824	1 341 465
Céréales	178 333	669 478	847 811
Autres minerais, ferraille	680 449	135 947	816 396
Fer et acier	321 220	381 896	703 116
Autres produits agricoles	413 300	209 160	622 460
Produits chimiques	308 715	44 310	353 025
Engrais	191 802	79 311	271 113
Combustibles solides	104 931	13 915	118 846
Divers	153 017	69 159	222 176
<b>Total</b>	<b>5 528 321</b>	<b>5 349 364</b>	<b>10 877 685</b>

Sources : analyse de la CCNR basée sur les données de l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation

La figure suivante montre que 97% des produits minéraux liquides sont transportés vers l'amont, ce qui est en rapport avec leur production dans les raffineries de la région ARA. Les produits sont ensuite transportés sur le Rhin vers l'arrière-pays, en direction de l'Allemagne, de la Suisse et de la France.

**FIGURE 4 : PARTS DU TRAFIC AMONT ET AVAL ENREGISTRÉES À L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM DE JANVIER À AOÛT 2022, EXPRIMÉES EN POURCENTAGES**



Sources : analyse de la CCNR basée sur les données de l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation

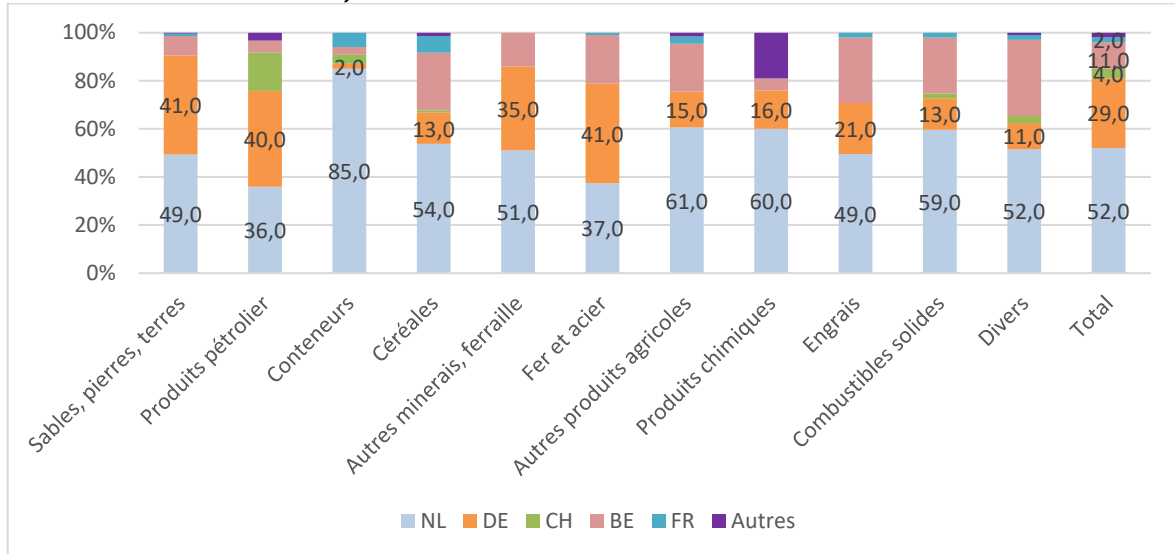
Outre les produits pétroliers, les transports vers l'amont concernent principalement les combustibles solides (charbon). Cela est lié aux importations de charbon et à la dépendance à l'importation plus ou moins totale (100 %) de ces matières premières.

En ce qui concerne les tonnes de marchandises transportées dans des conteneurs, cette partie du trafic de conteneurs s'opère principalement vers l'aval,<sup>1</sup> comme l'avaient déjà établi des analyses antérieures (reposant sur des données de l'office statistique allemand *Destatis*). Les sables, terres et matériaux de construction, ainsi que les céréales, sont aussi transportés principalement vers l'aval.

**Répartition du trafic fluvial à Iffezheim en fonction du pays d'immatriculation du bateau**

Les données permettent de calculer les parts respectives des principaux pays d'immatriculation, classées selon les différents segments de marchandises.

**FIGURE 5 : PARTS RESPECTIVES DES PAYS D'IMMATRICULATION À L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM DE JANVIER À AOÛT 2022, EXPRIMÉES EN POURCENTAGES \***



Sources : analyse de la CCNR basée sur les données de l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation. \* Les parts totales respectives des pays d'immatriculation n'incluent ni les bateaux à l'état lège ni les bateaux à passagers, mais uniquement les bateaux à marchandises chargés.

**Parts respectives des pays d'immatriculation dans le transport de marchandises**

- Avec 52,0 % de l'ensemble des mouvements de bateaux enregistrés à Iffezheim au cours des huit premiers mois de l'année 2022, les bateaux immatriculés au Pays-Bas détiennent globalement la part de marché la plus importante. En ce qui concerne le trafic de conteneurs, les bateaux néerlandais couvrent environ 85 % de l'ensemble des mouvements de bateaux. L'immatriculation néerlandaise présente également la part la plus importante en ce qui concerne les conteneurs, autres produits agricoles, produits chimiques, combustibles solides (charbon) et les céréales.
- Avec 29,0 %, les bateaux immatriculés en Allemagne détiennent la deuxième part de marché la plus importante. Les bateaux allemands emportent les parts de marché les plus importantes dans le transport de fer et acier, sables, terres et matériaux de construction et de produits pétroliers.

<sup>1</sup> Si le transport de conteneurs est exprimé, non pas en tonnes, mais en EVP, le trafic vers l'amont et vers l'aval s'équilibre à peu près. Cela signifie qu'il y a quasiment autant de boîtes de conteneurs transportées vers l'aval que vers l'amont. Or, l'observation du contenu des conteneurs indique qu'un nombre supérieur de conteneurs chargés (et donc un nombre supérieur de tonnes) sont transportés vers l'aval, c'est-à-dire du sud vers le nord, et non dans la direction opposée.

- Les bateaux immatriculés en Belgique couvrent 11 % de l'ensemble des mouvements de bateaux, avec une part variant fortement selon le segment de marchandises. Les bateaux belges jouent un rôle majeur dans le transport des céréales (24 % de l'ensemble des transports), des engrais (27 % de l'ensemble des transports) et du charbon (23 % de l'ensemble des transports). Cependant, en termes de volume, leur part est très faible dans les deux plus grands segments, ce qui explique la part globale moins importante des bateaux belges qui représente 11 %.
- Avec 4,0 %, les bateaux immatriculés en Suisse détiennent la quatrième part de marché la plus importante. Le nombre de bateaux suisses dans la flotte de bateaux-citernes est élevé, ce qui peut expliquer leur part importante dans le transport de produits pétroliers (160 %). Le fait qu'environ 60 % de la manutention portuaire fluviale des *Ports rhénans suisses* concernent des produits pétroliers est également susceptible de jouer un rôle.
- Les bateaux immatriculés en France affichent la cinquième part la plus importante, soit 2,0 %. Les bateaux français ont enregistré les parts les plus importantes dans le transport de céréales (7,0 %) et de conteneurs (6,0 %).
- Immatriculation dans d'autres pays : les autres pays ne détiennent généralement que des parts marginales, leur part représentant en moyenne 2,0 %. La seule exception concerne les produits chimiques, domaine dans lequel les immatriculations des autres pays atteignent environ 19 %. La base de données ne précise toutefois pas de quels États il s'agit. On peut supposer que les bateaux immatriculés au Luxembourg y jouent un certain rôle, en raison du nombre relativement élevé de bateaux-citernes luxembourgeois.

#### *Parts respectives des pays d'immatriculation dans le transport de voyageurs*

En ce qui concerne le transport de passagers (voyages à vide non inclus), les bateaux immatriculés en Suisse détiennent, de loin, la part de marché la plus importante avec 59,2 % si la totalité des mouvements de bateaux est prise en compte. La deuxième et la troisième places sont occupées par des bateaux immatriculés en Allemagne (14,9 %) et en France (12,8 %). Les bateaux immatriculés aux Pays-Bas représentent 2,6 %. Aux bateaux immatriculés dans d'autres États correspond une part de 10,5 %.

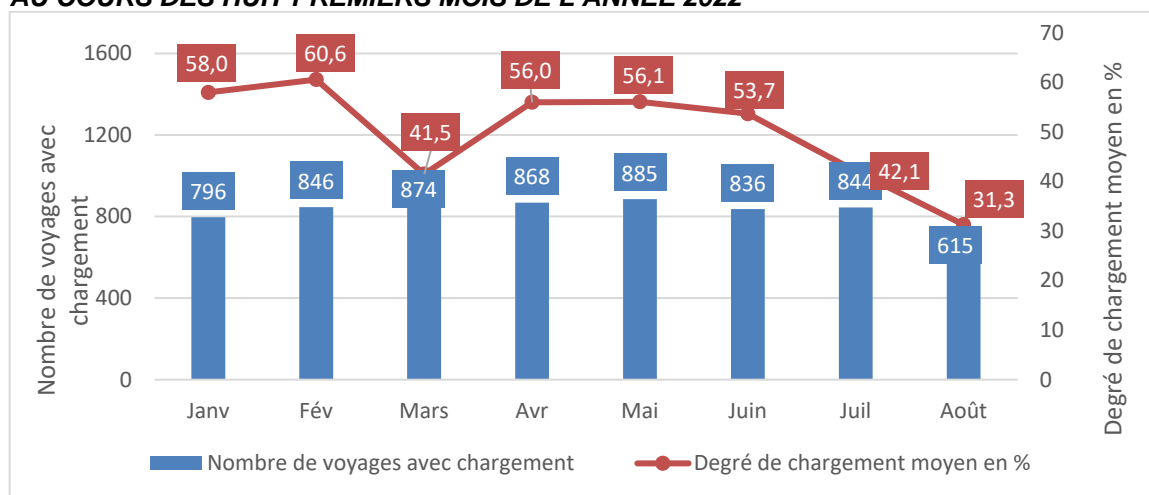
#### ***Paramètres opérationnels du trafic rhéan au cours des huit premiers mois de l'année 2022***

La base de données mise à disposition par l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation concernant l'écluse d'Iffezheim permet d'étudier les effets des basses eaux de l'été 2022. Pour ce faire, les variables suivantes ont été extraites et comparées pour chaque mois entre janvier et août 2022 :

- 1) nombre total de voyages avec chargement,
- 2) volume total de marchandises transportées,
- 3) niveau moyen de chargement de marchandises par voyage,
- 4) capacité de chargement moyenne des bateaux déployés et
- 5) enfoncement moyen par voyage.

La combinaison des variables 3) et 4) a ensuite permis de déterminer le taux de chargement moyen en pourcentage. Les graphiques suivants illustrent l'évolution de ces variables pour les bateaux à cargaison sèche qui ont franchi l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur au cours des huit premiers mois de l'année 2022.

**FIGURE 6 : NOMBRE DE VOYAGES AVEC CHARGEMENT ET DEGRÉ DE CHARGEMENT PAR VOYAGE POUR LES BATEAUX À CARGAISON SÈCHE AYANT FRANCHI L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM AU COURS DES HUIT PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2022**

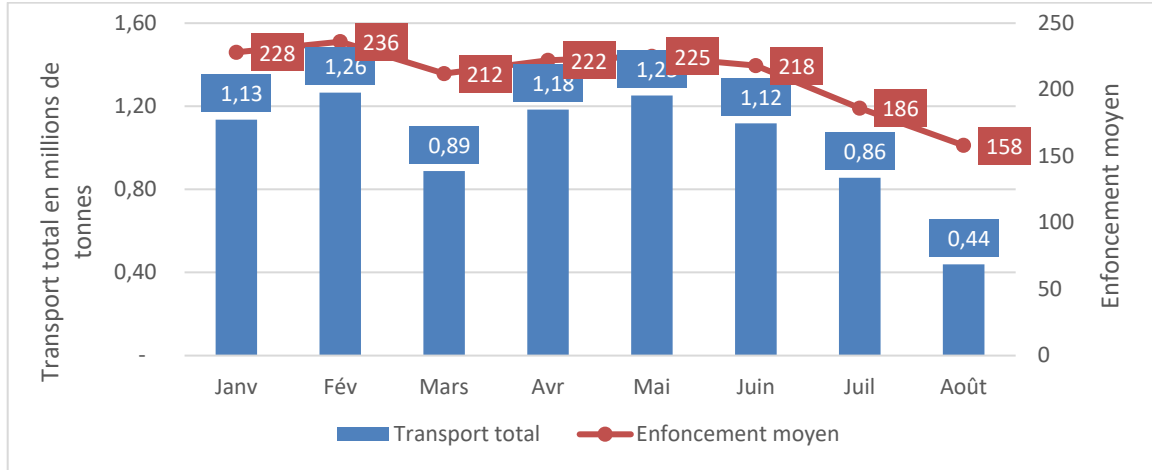


Sources : analyse de la CCNR basée sur les données de l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation

La figure montre qu'avec le début de la période de basses eaux survenue en juillet 2022, le taux de charge moyen par voyage a diminué (passant de 54 à 42 %).

En août, il y a eu une nouvelle baisse importante des niveaux d'eau. Cela a conduit à une nouvelle baisse du degré de chargement des bateaux. Dans le même temps, le nombre de voyages avec chargement a également diminué. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les niveaux d'eau enregistrés étaient si bas que certains bateaux venant du Rhin inférieur ne pouvaient plus emprunter le Rhin moyen, et n'étaient donc plus opérationnels sur le Rhin supérieur. Dans l'ensemble, cela a conduit à une baisse drastique du volume total de marchandises transportées (-49 % par rapport à juillet 2022 et -61 % par rapport à juin).

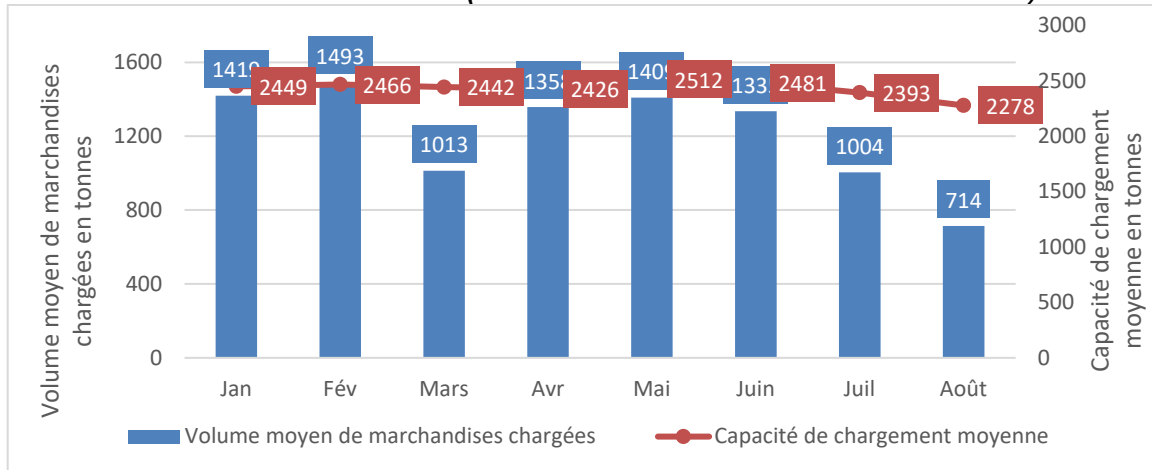
**FIGURE 7 : ÉVOLUTION DE L'ENFONCEMENT MOYEN DES BATEAUX ET DU VOLUME TOTAL DE CARGAISONS SÈCHES À L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM AU COURS DES HUIT PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2022**



Sources : analyse de la CCNR basée sur les données de l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation

Cette évolution indique qu'en juillet et août il n'était plus possible d'amortir la baisse des niveaux d'eau en augmentant le nombre de voyages. Cela pourrait s'expliquer par le fait qu'il n'y avait pas assez de bateaux adaptés pour naviguer avec des niveaux d'eau si bas. Comme le montrent les données, la capacité moyenne des bateaux ayant franchi l'écluse d'Iffezheim entre juin et août n'a que peu évolué. Avec 2 278 tonnes en août, la capacité moyenne n'a été que légèrement inférieure à celle des mois précédents (moyenne de janvier à juillet : 2 452 tonnes).

**FIGURE 8 : VOLUME MOYEN DE MARCHANDISES CHARGÉES PAR VOYAGE ET CAPACITÉ DE CHARGEMENT MOYENNE DES BATEAUX À L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM AU COURS DES HUIT PREMIERS MOIS DE L'ANNÉE 2022 (TRANSPORT DE MARCHANDISES SÈCHES)**



Sources : analyse de la CCNR basée sur les données de l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation

### 3. Volumes transportés dans les États riverains du Rhin

Le tableau suivant présente les volumes transportés au cours des premiers semestres 2019, 2020, 2021 et 2022 dans les pays membres de la CCNR ainsi que le taux de variation 2022/2021.

**TABLEAU 4 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LA NAVIGATION INTÉRIEURE DANS LES ÉTATS RIVERAINS DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2019, 2020, 2021 ET 2022 <sup>1</sup>**

	Premier semestre 2019 en mio. t	Premier semestre 2020 en mio. t	Premier semestre 2021 en mio. t	Premier semestre 2022 en mio. t	Taux de variation 2022/2021 en %
Pays-Bas	185,1	176,5	186,6	187,0	+0,1
Allemagne	106,3	94,8	99,1	97,8	-1,2
Belgique - Flandre	36,0	34,7	35,9	35,7	-0,5
France	28,7	26,7	28,2	27,5	-2,4
Belgique - Wallonie	20,4	17,3	16,7	17,2	+3,0
Suisse	3,2	2,7	2,8	2,3	-17,7

Sources : Eurostat [IWW\_GO\_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports rhénans suisses

**TABLEAU 5 : TRANSPORT DE VRAC SEC**

	Premier semestre 2021 en mio. t	Premier semestre 2022 en mio. t	Taux de variation 2022/2021 en %
Pays-Bas	96,9	99,2	+2,4
Allemagne	57,6	56,7	-1,6
Belgique - Flandre	24,1	25,2	+4,7
France	21,2	20,2	-4,5
Belgique - Wallonie	13,7	14,1	+3,2
Suisse	1,4	1,4	+2,7

Sources : Eurostat [IWW\_GO\_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports rhénans suisses

**TABLEAU 6 : TRANSPORT DE VRAC LIQUIDE**

	Premier semestre 2021 en mio. t	Premier semestre 2022 en mio. t	Taux de variation 2022/2021 en %
Pays-Bas	62,8	61,7	-1,7
Allemagne	24,3	24,1	-1,1
Belgique - Flandre	6,4	6,4	+/-0
France	2,9	3,0	+6,6
Belgique - Wallonie	2,2	2,0	-6,8
Suisse	1,4	0,8	-38,6

Sources : Eurostat [IWW\_GO\_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports rhénans suisses

<sup>1</sup> Pour la Belgique ont été utilisés les résultats établis par les deux administrations régionales belges des voies navigables : de Vlaamse Waterweg et Service Public de Wallonie (SPW).

**TABLEAU 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CONTENEURS**

	Premier semestre 2021 en mio. t	Premier semestre 2022 en mio. t	Taux de variation 2022/2021 en %
Pays-Bas	27,3	25,3	-7,4
Allemagne	10,7	9,6	-10,3
Belgique - Flandre	4,9	3,7	-23,7
France	1,6	1,8	+8,9
Belgique - Wallonie	0,8	1,0	+26,7
Suisse *	0,47	0,53	+14,0

Sources : Eurostat [IWW\_GO\_QNAVE], Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports rhénans suisses

\* les valeurs de 0,47 et 0,53 indiquées pour la Suisse reposent sur un calcul dans lequel la quantité d'EVP chargés au premier semestre, soit 50 000 EVP (source : Ports rhénans suisses), a été multipliée par un facteur de 10,66 tonnes/EVP. Ce facteur représente le volume moyen de marchandises par conteneur, tel qu'il ressort des statistiques sur les conteneurs rhénans.

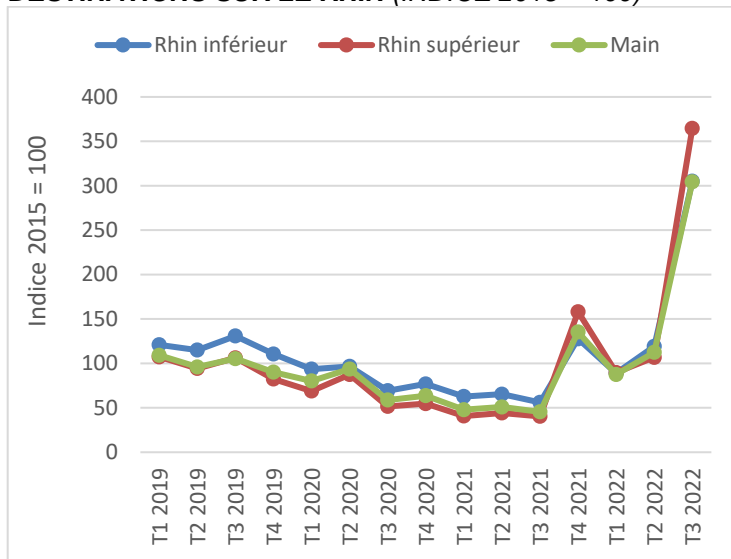
#### 4. Taux de fret en navigation rhénane

Indice des taux de fret établis par le bureau d'études de marché néerlandais PJK

Le transport de marchandises liquides entre la région ARA et le Rhin a connu, au second semestre 2021, une hausse temporaire des taux de fret liée à la période d'étiage de 2021. Ensuite, au premier semestre 2022, les prix des transports ont légèrement baissé, parallèlement à la remontée des niveaux d'eau. En juillet et août 2022, une période prononcée de basses eaux a provoqué une hausse exceptionnelle des taux de fret (T3 2022).

Ces périodes de hausse des taux de fret en 2021 et 2022 ont succédé à une période au cours de laquelle a prévalu une tendance négative des taux de fret applicables aux marchandises liquides. Cette tendance à la baisse a été observée pour les années 2019 et 2020.

**FIGURE 9 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GAZOLE DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS SUR LE RHIN (INDICE 2015 = 100)**



Au regard de ce constat, il convient d'identifier les facteurs d'influence structurels responsables de la tendance à la baisse des taux de fret en 2019 et 2020.

Ainsi, la pandémie a eu un impact négatif sur la mobilité et donc aussi sur la demande de carburant. La demande de transport de carburants et, par conséquent, les taux de fret en ont subi les effets.

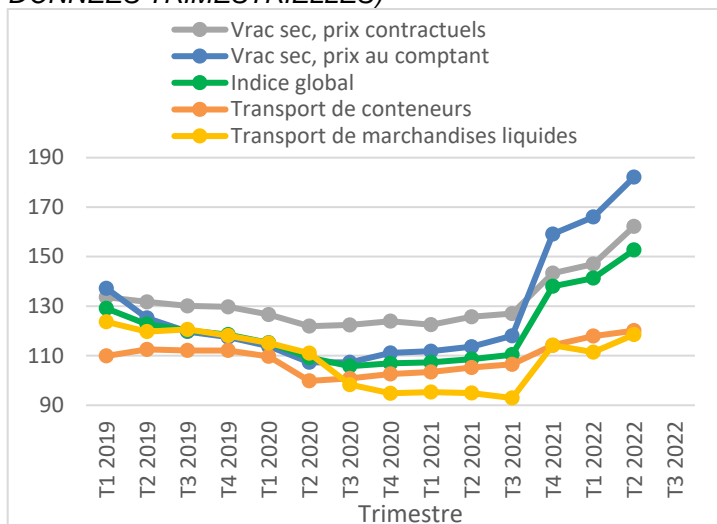
Source : calcul de la CCNR basé sur les données de PJK International

PJK enregistre les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice avec 2015 comme année de référence. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/Main.

Indice des taux de fret de l'office statistique néerlandais CBS.

L'office néerlandais des statistiques (CBS) collecte des données sur les taux de fret auprès d'un certain nombre d'entreprises néerlandaises de navigation intérieure. Ces données sont collectées deux fois par trimestre et incluent les suppléments à acquitter au titre du carburant et des basses eaux. Les résultats confirment la tendance observée dans l'indice PJK.

**FIGURE 10 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2015 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)**



Une tendance légèrement négative des taux de fret pour les marchandises liquides peut également être observée au sein de l'indice CBS. A partir du second semestre 2021, les taux de fret ont commencé à augmenter de manière générale, en conséquence des périodes d'étiages sur le Rhin. Cette augmentation variait cependant selon le segment de marché.

L'augmentation la plus importante concerne le vrac sec, ce qui semble être une conséquence de l'essor des transports de charbon.

Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaarddiensten; prijsindex)



L'augmentation de la demande pour les transports de charbon dans le secteur des cargaisons sèches a été l'une des principales raisons pour lesquelles les taux de fret sur le marché au comptant local ont augmenté de manière significative. Une autre raison était la pénurie de capacités disponible pour les bateaux à cargaison sèche, non seulement en raison des basses eaux, mais aussi en raison du transfert de quelques centaines de bateaux du bassin du Rhin vers celui du Danube.

Ce transfert était lié à la nécessité d'assurer l'acheminement des céréales en provenance d'Ukraine dans le cadre des « *corridors de solidarité* ». La navigation intérieure a en l'occurrence pu contribuer au transport de céréales ukrainiennes hors d'Ukraine par l'itinéraire logistique alternatif mis en place (via des ports ukrainiens et roumains).

Il existe à la fois des similitudes et des différences entre les indices PJK et CBS en ce qui concerne les marchandises liquides. L'une des similitudes est la tendance à la baisse en 2019, 2020 et au premier semestre 2021. L'une des différences réside dans le fait que l'indice PJK a réagi beaucoup plus fortement à la période d'étiage survenue en 2022. La principale raison tient probablement au fait que l'indice PJK reflète les transports entre la région ARA et le Rhin, tandis que l'indice CBS couvre différents secteurs de navigation (Rhin, voies navigables néerlandaises, etc.). Dans certaines parties des Pays-Bas et de la Belgique, les effets des basses eaux sont moins graves que sur le Rhin traditionnel.

Le marché du transport par conteneurs et celui du transport par bateaux-citernes ont également connu une progression plutôt faible des taux de fret. Les facteurs mentionnés dans la section 1 sont en l'occurrence déterminants, notamment les ruptures des chaînes d'approvisionnement en ce qui concerne le transport mondial de conteneurs. Ceux-ci ont réduit le trafic de conteneurs sur le Rhin d'environ 10 % au cours du premier semestre 2022, par rapport à la même période de l'année précédente. Ces éléments n'étaient pas annonciateurs d'une augmentation des taux de fret en ce qui concerne le transport de conteneurs. Les basses eaux ont seulement pu exercer certains effets stimulants, qui ont cependant eu une incidence nettement plus modeste que pour le segment des marchandises sèches.

## 5. Évolution des coûts

Les cours du pétrole brut et les prix du diesel, du gazole, de l'électricité et du gaz naturel ont atteint, au premier semestre 2022, leur plus haut niveau depuis janvier 2006. Les transports aérien, fluvial, routier et ferroviaire de marchandises appliquent, dans leurs tarifs, des majorations aux prix de l'énergie. Cela permet de répercuter partiellement les prix de l'énergie sur les clients. Étant donné que tous les modes de transport sont confrontés à une hausse des coûts et des tarifs, la question est de savoir si, et dans quelle mesure, la hausse des prix de l'énergie, la guerre en Ukraine et les sanctions de l'UE influent sur les rapports de concurrence qu'ils entretiennent.

Compte tenu de la forte hausse des prix de l'électricité, c'est le trafic ferroviaire qui, comparativement, a été le plus touché par l'augmentation des prix de l'énergie à l'échéance des contrats énergétiques. Si, dans le secteur de la navigation intérieure, les prix du gazole ont augmenté moins rapidement, les coûts répercutés sur les clients ont considérablement augmenté en raison d'une période de basses eaux à l'été 2022. Les prix du transport routier ont également augmenté.<sup>1</sup>

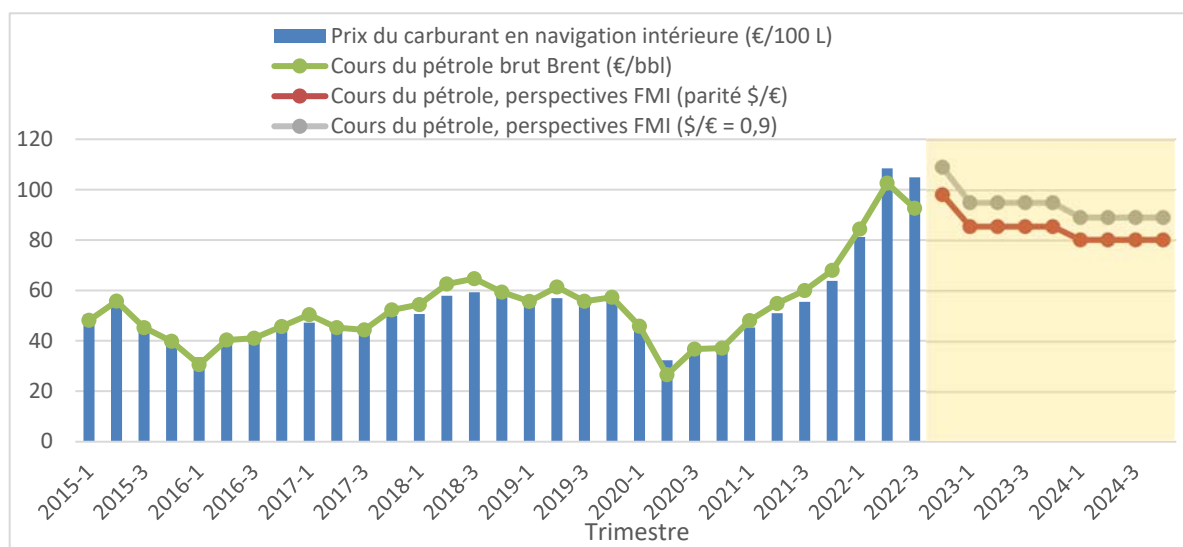
---

<sup>1</sup> Source : Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, septembre 2022.

Une comparaison des coûts du carburant en navigation intérieure (prix du gazole) avec les cours du pétrole met en évidence une relation très étroite, qui sert de base aux prévisions pour les prix du carburant (à partir des prévisions concernant les cours du pétrole).<sup>1</sup>

Les courbes du cours du pétrole et du prix du gazole se situent à peu près au même niveau, mais il convient de noter que le cours du pétrole est indiqué en euros par baril (= 159 litres), tandis que les prix du carburant sont donnés en euros pour 100 litres. En termes absolus, les prix des carburants sont donc plus élevés que les cours du pétrole brut. Après avoir atteint leur niveau le plus bas depuis 2009 au deuxième trimestre 2020 en raison de la pandémie de COVID-19, les prix ont augmenté pendant les années 2021 et 2022, pour atteindre leur niveau le plus élevé depuis le début de l'année 2006. Entre le milieu de l'année 2021 et le milieu de l'année 2022, les cours du pétrole brut et les prix des carburants ont à peu près doublé dans le secteur de la navigation intérieure.

**FIGURE 11 : PRIX DES CARBURANTS EN NAVIGATION INTÉRIEURE, COURS DU PÉTROLE BRUT ET PERSPECTIVES POUR LES DEUX VARIABLES \***



Sources : ITB et SPF Economie (prix du carburant), US Energy Information Administration (cours du pétrole), données économiques de la Réserve fédérale américaine (taux de change dollar américain/euro).

\* 1 baril (bbl) = 159 litres

Les perspectives pour les prix du carburant en 2023 et 2024 sont fondées sur les perspectives pour les cours du pétrole combinées à des hypothèses concernant le taux de change euro/dollar américain. Les prévisions utilisées pour le cours du pétrole sont celles du FMI, et deux scénarios sont envisagés pour le taux de change.

Les perspectives du FMI pour les cours du pétrole indiquent une légère baisse des cours du pétrole en 2023 et 2024 (85,5 dollars américains par baril en 2023 ; 80,2 dollars américains par baril en 2024, contre 98,2 dollars américains par baril en 2022).

En ce qui concerne le taux de change, on constate que l'euro a perdu environ 23 % de sa valeur par rapport au dollar américain depuis le début de l'année 2021. Vers la fin du mois d'octobre 2022, la parité entre les deux monnaies a été atteinte (dollar/euro = 1,00), alors que vers le début de l'année 2021, le taux de change était encore de 1,23 dollar pour 1 euro.

<sup>1</sup> Il convient de noter que les données relatives aux cours du pétrole sont initialement exprimées en dollars des États-Unis (source : US Energy Information Administration et <https://www.eia.gov>) et converties en euros en utilisant les taux de change historiques entre l'euro et le dollar afin de les rendre comparables aux prix des carburants indiqués en euros dans le secteur de la navigation intérieure. Les prix du carburant dans le transport fluvial proviennent de l'Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) en Belgique, qui reçoit les données du ministère belge de l'Économie.

Pour les consommateurs et les entreprises en Europe, cette dépréciation de l'euro s'est traduite par une augmentation des coûts d'importation de pétrole brut et donc par une (nouvelle) hausse des prix des carburants (phénomène d'inflation importée). Une partie de l'augmentation du taux d'inflation dans la zone euro est due à cet effet d'inflation importée, tandis qu'une autre partie résulte de la limitation de l'offre de pétrole brut sur le marché mondial.

En ce qui concerne l'horizon prévisionnel, l'un des deux scénarios envisagé repose sur le niveau actuel du taux de change (parité : dollar/euro = 1,00). Le second scénario envisagé prévoit à nouveau une légère dépréciation de l'euro, qui correspondrait à une valeur de 0,9 dollar pour 1 euro. Par conséquent, dans ce « scénario de dévaluation », les coûts du carburant pour la navigation intérieure européenne se situeraient à un niveau légèrement supérieur, ainsi qu'il ressort du graphique.

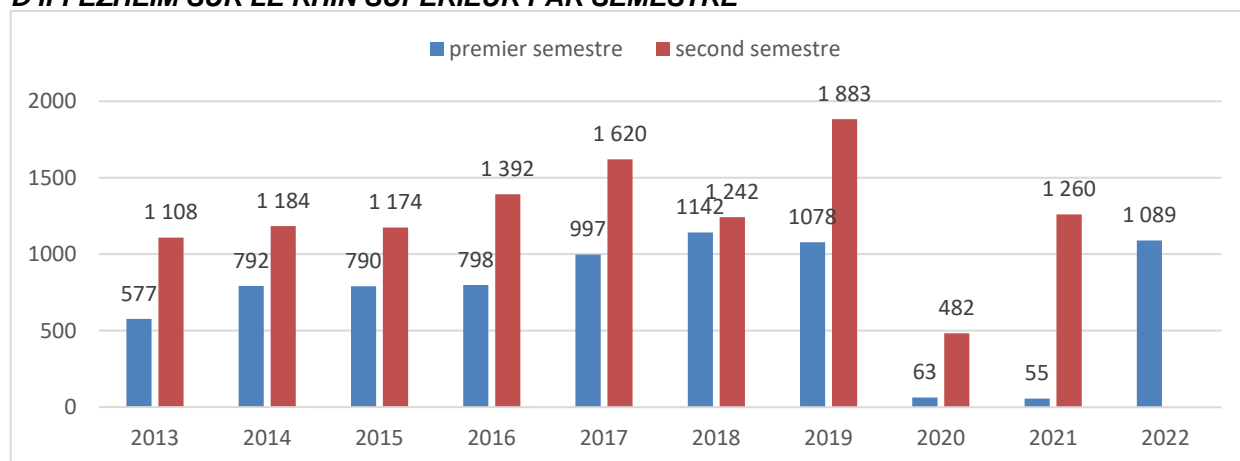
Sur la base de ces considérations, on s'attend, en l'état actuel des connaissances, à ce que les prix du carburant dans le secteur de la navigation intérieure se situent dans une fourchette comprise entre 80 et 100 euros par 100 litres pour les années 2023 et 2024. Or, les développements géopolitiques à venir, notamment ceux concernant la guerre en Ukraine, seront décisifs pour le niveau des coûts de carburant à l'horizon des prévisions. Dans ce conflit, les escalades comme les désescalades peuvent avoir une forte influence sur l'évolution des cours du pétrole brut et des prix des carburants. Ainsi, une désescalade peut également entraîner une baisse des cours du pétrole brut. Dans ce cas, les coûts de carburant dans la navigation intérieure reviendraient naturellement à un niveau inférieur.

## 6. Transport de passagers

En ce qui concerne le développement du transport de passagers, ce sont les chiffres relatifs au trafic de bateaux à cabines enregistrés à l'écluse d'Iffezheim qui sont pris en compte. Les périodes marquées par la pandémie de COVID-19 en 2020 et 2021 ont nettement impacté les statistiques relatives à la croisière fluviale.

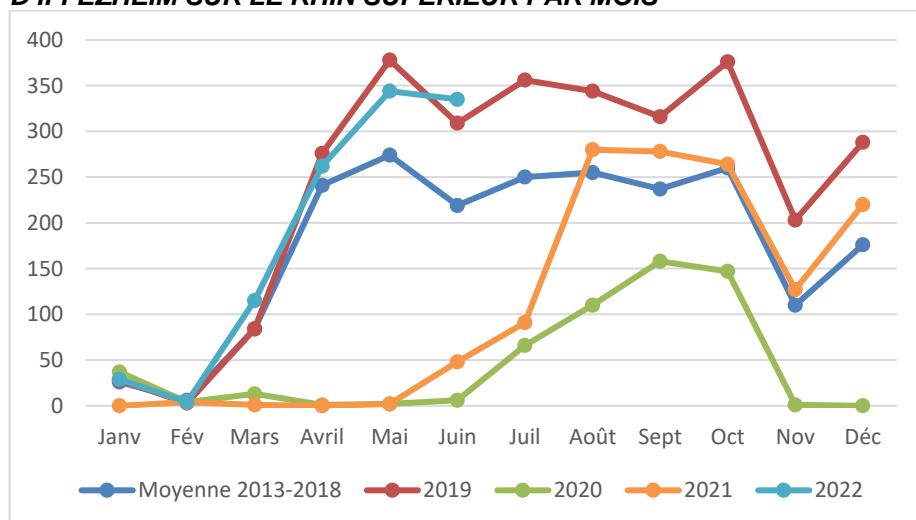
Or, au second semestre 2021, la croisière fluviale a connu une certaine reprise. Celle-ci se poursuivra au cours du premier semestre 2022. Avec 1 089 passages de bateaux enregistrés à Iffezheim, la croisière fluviale sur le Rhin a déjà retrouvé, au premier semestre 2022, le niveau qui était le sien avant la pandémie (1 078 passages de bateaux au premier semestre 2019).

**FIGURE 12 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR SEMESTRE**



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

**FIGURE 13 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR MOIS**



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

## 7. Résumé et perspectives

L'évolution du transport de marchandises par voie navigable au cours du premier semestre montre une légère baisse pour le Rhin et les États rhénans. Celle-ci est une conséquence des effets économiques, notamment du choc d'offre, provoqué par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine.

Les différents segments de marché ont été touchés de manière différente. Les transports de vrac sec ont diminué dans la grande majorité des cas (surtout en ce qui concerne le minerai de fer, les sables, matériaux de construction, matières premières secondaires et déchets, y compris la ferraille). Les transports de charbon, qui ont augmenté d'environ 26 %, ont constitué la principale exception. Le vrac liquide n'a pas réussi à égaler la demande de transport de l'année précédente en raison de l'énorme augmentation des cours du pétrole brut. Les baisses ont toutefois été relativement modérées en l'occurrence. Le transport de conteneurs a connu des ruptures de la chaîne d'approvisionnement maritime mondiale au cours du premier semestre 2022 et a subi le plus fort recul de tous les segments de marché, avec une baisse d'environ 10 %.

Les prix des carburants en navigation intérieure ont à peu près doublé entre le début de l'année 2021 et le milieu de l'année 2022. Une hausse prolongée des cours du pétrole brut, qui a débuté après la fin de la première vague de pandémie à l'automne 2020, en est la principale raison. La deuxième raison est la hausse des prix provoquée par la guerre en Ukraine.

En l'état actuel des connaissances, les prix du carburant en navigation intérieure devraient se situer dans une fourchette de 80 à 100 euros par 100 litres pour les années 2023 et 2024. Or, les développements politiques à venir, notamment ceux concernant la guerre en Ukraine, seront décisifs pour le niveau des coûts de carburant à l'horizon des prévisions. Dans ce conflit, les escalades comme les désescalades peuvent avoir une forte influence sur l'évolution des cours du pétrole brut et des prix des carburants.

Au premier semestre 2022, l'évolution des taux de fret était encore marquée par les basses eaux de l'année précédente et les taux de fret affichés pour l'ensemble des segments de marché étaient plus élevés. Ensuite, au cours du second semestre 2022, les taux de fret ont temporairement connu une forte hausse, en raison d'une nouvelle période de basses eaux durant l'été 2022. Sur une période plus longue, l'évolution des taux de fret au cours des trois dernières années s'est avérée plus favorable pour le vrac sec que pour le vrac liquide et les conteneurs.

Selon les chiffres relatifs à l'écluse d'Iffezheim, le transport de passagers – et notamment la croisière fluviale – a connu une nette reprise au second semestre 2021 et au premier semestre 2022. Au cours de ces périodes, le nombre de bateaux ayant franchi l'écluse a parfaitement retrouvé son niveau élevé de 2019.

Bien que la période d'étiage survenue aux mois de juillet et août 2022 ne relève pas du premier semestre 2022, il convient néanmoins de faire quelques observations à cet égard. Une base de données détaillée de l'administration allemande des voies d'eau et de la navigation consacrée au trafic passant par l'écluse d'Iffezheim au cours des huit premiers mois de l'année 2022 a permis de retracer l'évolution des effets de cette période.

Jusqu'au mois de juin inclus, aucune anomalie n'a donc été constatée en ce qui concerne les principaux paramètres opérationnels. Ainsi, au cours du premier semestre, le degré de chargement des bateaux était en moyenne de 54 %. En juillet, le degré de chargement est tombé à 42 %, alors que, dans le même temps, le nombre de voyages a quasiment doublé (juin : 836, juillet : 1 658). Cela semble indiquer que la demande de transport était très élevée (transports de charbon) et qu'il a été tenté de répondre à cette forte demande en augmentant le nombre de voyages. Cet objectif a été atteint, puisque le volume total ayant franchi l'écluse d'Iffezheim est passé de 1,1 million de tonnes à 1,7 million de tonnes entre juin et juillet 2022.

Cependant, en août 2022, en conséquence d'une nouvelle baisse des niveaux d'eau, plusieurs paramètres ont connu un recul : le degré de chargement moyen est tombé à 31 %, et le nombre de voyages a également diminué, passant de 1 658 (juillet) à 615 (août). Cela a entraîné une forte baisse du volume total transporté, qui est passé de 1,7 à 0,4 million de tonnes. L'interprétation de ces valeurs permet de conclure qu'en août de nombreux bateaux n'ont pas pu atteindre le Rhin supérieur car les niveaux d'eau étaient tout simplement trop bas. La baisse du degré de chargement ne pouvait donc plus être compensée par une augmentation du nombre de voyages.

Les résultats de cette analyse détaillée sont également pris en compte dans les perspectives pour le second semestre. La période de basses eaux s'est essentiellement limitée aux mois de juillet et août 2022. En septembre et octobre, les niveaux d'eau s'étaient nettement rétablis. Bien que les conditions hydrologiques soient redevenues normales, le contexte économique reste difficile au second semestre. La continuité de la hausse des prix de l'énergie, en particulier de l'électricité et du gaz, entraîne une baisse de la compétitivité de la production industrielle en Europe. Il en résulte des réductions de production sur des marchés importants dont dépend la navigation intérieure. Il faut donc s'attendre à une baisse de la demande de transport en 2022.

## PROTOCOLE 9

### **Adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (adopté par procédure écrite le 8 novembre 2022)**

1. La déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018 renforce les objectifs de la CCNR énoncés dans la déclaration de Bâle (16 mai 2006) en ce qui concerne la modernisation et l'harmonisation du cadre juridique pour les qualifications professionnelles dans la navigation sur le Rhin et dans l'Union européenne. La CCNR y est chargée de contribuer à l'attrait du secteur par le biais de prescriptions modernes relatives aux équipages, afin que la navigation rhénane puisse continuer d'opérer avec un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible.
2. Contrairement à la réglementation actuelle basée sur l'expérience, la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives 91/672/CEE et 96/50/CE du Conseil (ci-après dénommée « la directive ») établit une approche basée sur les compétences. L'adaptation du cadre juridique rhénan aux prescriptions de la directive européenne et notamment à la nouvelle approche fondée sur les compétences, vise à la fois à promouvoir la mobilité des membres d'équipage dans la navigation intérieure, à rendre le secteur plus attrayant et à garantir un système uniforme sur le Rhin.
3. La CCNR a conclu dans le passé des arrangements administratifs sur la reconnaissance des certificats de conducteur et des temps de navigation avec sept États membres de l'Union européenne, afin de jeter les bases d'une harmonisation de la réglementation en Europe. Afin de garantir le niveau de sécurité de la navigation rhénane, la CCNR ne reconnaissait les certificats de qualification européens qu'après vérification de l'équivalence des réglementations du pays tiers demandeur, alors que les qualifications rhénanes étaient reconnues dans l'ensemble de l'Union européenne (UE).
4. Par sa résolution 2015-I-3, la CCNR a établi conjointement avec l'UE le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les tâches de ce comité consistent notamment à adopter des standards pour les qualifications professionnelles et l'aptitude médicale en navigation intérieure, auxquels se réfèrent les réglementations pertinentes au niveau européen et international, y compris celles de l'UE et de la CCNR, en vue de leur application.

Lors de sa réunion du 8 novembre 2018 à Prague, le CESNI a adopté quatorze standards pour l'ensemble de l'Union européenne et la navigation rhénane, lesquels ont été rassemblés dans le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN). L'ES-QIN 2018/1 contient :

- les standards pour les qualifications
- les standards pour les examens pratiques
- les standards pour l'agrément de simulateurs
- les standards pour l'aptitude médicale

Ces prescriptions uniformes garantissent la sécurité de la navigation intérieure et visent à fixer les exigences relatives aux équipages afin d'assurer la reconnaissance des certificats de qualification délivrés. Dans ce contexte, le rôle du CESNI est de répondre à la nécessité d'établir un cadre commun pour la CCNR et l'UE.

Le 15 octobre 2019 a été publiée une nouvelle édition (2019/1) de l'ES-QIN, qui contient plusieurs ajouts par rapport à l'ES-QIN 2018/1, notamment en ce qui concerne les modèles de documents relatifs aux équipages.

Les standards CESNI ne sont pas contraignants en soi. L'UE et la CCNR, d'autres organisations internationales, ainsi que des pays individuels, peuvent appliquer les standards en les incorporant dans leurs cadres juridiques respectifs.

5. Les concertations entre la CCNR et la Commission européenne ont principalement porté sur la validité des documents relatifs aux équipages sur le Rhin, et notamment sur le libellé de l'article 3.02 du RPN.  
Les experts de la CCNR ont préconisé une rédaction indiquant que les deux documents relatifs aux équipages, celui délivré au titre du droit de l'Union et celui délivré au titre du RPN, sont valables sur le Rhin. Une telle rédaction est nécessaire parce que la directive n'est pas applicable en soi sur le Rhin entre Bâle et la haute mer. En particulier, elle permet de préserver un cadre juridique uniforme sur l'intégralité du Rhin, condition indispensable pour assurer une navigation libre et non discriminatoire sur le Rhin. Ainsi, l'article 3.02 prévoit que sont valables sur le Rhin les certificats de qualification de l'Union ainsi que les livrets de service et les livres de bord délivrés au titre de la directive et les certificats, livrets de service et livres de bord délivrés au titre du RPN.
6. Le nouveau RPN reconnaît sans restriction la validité sur l'ensemble du Rhin des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord délivrés conformément à la directive.
7. Par la présente résolution, la CCNR adopte un RPN intégralement révisé, afin d'atteindre les objectifs d'harmonisation et de haute qualité en matière de formation et de formation continue énoncés dans la Déclaration de Mannheim, en se référant à l'ES-QIN 2019/1 et en l'harmonisant avec la directive. La nouvelle version du règlement est jointe en annexe. Le RPN précédemment en vigueur, adopté par la résolution 2010-I-8, annexe 1, et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011, sera abrogé à l'entrée en vigueur du nouveau RPN.
8. 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 modifications visent à adapter le RPN afin d'établir un cadre réglementaire harmonisé et moderne sur le Rhin et les autres voies d'eau intérieures européennes.

Les dispositions du RPN relatives au personnel des bateaux sont harmonisées avec celles des nouvelles dispositions européennes en adoptant l'approche basée sur les compétences retenue dans la directive et en intégrant en vue de leur application sur le Rhin les standards CESNI relatifs aux qualifications professionnelles, aux examens pratiques, à l'agrément de simulateurs, à l'aptitude médicale et aux modèles de documents relatifs aux équipages.

Ci-après sont détaillés les motifs de ces modifications, qui ont justifié la révision du RPN afin d'établir des exigences uniformes en matière de qualifications professionnelles.

Dans la version allemande, le titre du règlement est uniformisé par rapport aux titres des autres règlements de la CCNR : « Rheinschiffspersonalverordnung ».

## Article 1.01

### Champ d'application

Cette disposition est basée sur l'ancienne version de l'article 2.01, qui prévoyait un champ d'application pour toutes les prescriptions relatives aux qualifications et à l'équipage. Comme il n'existe plus de types particuliers de patentes (patente de batelier et patente radar) après l'adaptation du RPN aux exigences de la directive (UE) 2017/2397, la prescription relative au champ d'application pourrait être placée au début du règlement. En ce qui concerne les qualifications professionnelles, le champ d'application est identique aux exigences de la directive, mais ne couvre pas les bacs, pour lesquels la CCNR n'est pas compétente. Pour les bacs, la mise en œuvre de la directive relève des États membres de la CCNR qui sont également des États membres de l'Union européenne, indépendamment du RPN.

L'article 1.01 du RPN fixe le champ d'application des dispositions générales et des dispositions relatives aux qualifications et à l'équipage.

Des exceptions à ce champ d'application peuvent être prévues dans des prescriptions spécifiques.

## Article 1.02

### Définitions

La disposition correspond globalement à l'ancienne version de l'article 1.01. Les définitions ont été complétées en tenant compte des exigences de la directive et du CESNI (définitions de l'ES-QIN) et adaptées à l'ES-TRIN. Elles tiennent désormais davantage compte des définitions correspondantes du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

1. « bâtiment » : Dans cette définition la notion de „bac » est biffée, car les bacs n'entrent pas dans le domaine de compétence de la CCNR. La transposition de la Directive pour les bacs qui se déplacent de façon autonome se fait par le droit national.

2. « bateau de navigation intérieure » : Adaptation du champ d'application géographique à la rédaction de la directive, qui utilise « voies d'eau intérieures ». Contrairement à la directive, il n'est pas nécessaire de prévoir des dérogations pour certaines voies d'eau isolées ou dont l'utilisation est saisonnière, puisque le Rhin est relié au réseau européen et qu'il est utilisé toute l'année.

3. – 5. « navire de mer » ; « automoteur » ; « bac » : Pas de modification.

6. et 7. « bateau de service de l'Administration » et « bateau des services d'incendie » : La Directive ne s'applique aux personnes intervenant sur les bateaux utilisés par l'Administration et les services d'urgence. Les dimensions de ces bateaux sont différentes d'un État à un autre. La CCNR a choisi de biffer la longueur et de laisser la compétence aux États.

8. – 10. « remorqueur » ; « pousseur » ; « chaland » : Pas de modification.

11. « barge de poussage » : Adaptation de la définition pour être en ligne avec l'ES-TRIN.

12. « bateau à passagers » : Pas de modification.

13. et 14. « bateau d'excursions journalières » et « bateau à cabines » : Adaptation de la définition pour être en ligne avec l'ES-TRIN.

15. « engin flottant » : Pas de modification.

16. « bateau de plaisance » : Clarification en lien avec la directive, afin de préciser que les bâtiments concernés sont ceux destinés et utilisés à des fins sportives et de plaisance, dont il est prouvé qu'ils sont utilisés comme tels et que les personnes à bord naviguent à des fins sportives ou de plaisance.

17. « convoi » : Pas de modification.

18. ancienne version RPN « formation » : Décision des délégations de biffer le terme, car il n'est plus utile.

18. « convoi rigide » : voir chiffre 19, ancienne version RPN.

19. – 21. « convoi poussé » ; « formation à couple » ; « convoi remorqué » : Pas de modification, sauf utilisation correcte du terme « bâtiment » au lieu de « bateau » dans la version française.

22. Définition « gros convoi » reprise de la directive avec ajout du pluriel dans les versions allemandes, française et néerlandais pour les bâtiments poussés (erreur de traduction dans la directive qui en anglais parle de « craft » (pluriel craft) après échange de mail avec la DG MOVE.

23. et 24. « longueur » et « largeur » : Les numéros ont été transférés dans les termes de technique navale.



25. Reprise de la définition de « tirant d'eau » de la Directive et pour plus de clarté du RPN.
  26. reprise de la définition du « conducteur » de l'article 3, paragraphe 13, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence aux États membres.
  - 27.-28. « équipage » et « équipage de pont » : Pas de modification.
  29. reprise de la définition des « membres de l'équipage de pont » de l'article 3, paragraphe 9, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence aux « voies de navigation intérieure de l'Union ».
  30. « équipage minimum » : Pas de modification, sauf nouvelle référence (chapitre 19 au lieu de chapitre 3).
  31. « personnel de bord » : Pas de modification.
  32. « personnel de sécurité » : Les anciens articles des chapitres 4, 4bis et 5 du RPN réglant les dispositions à ce sujet ont été modifiés. Une définition a donc été incluse pour clarifier que le secouriste et le porteur d'appareil respiratoire appartient aussi au personnel de sécurité sur le Rhin.
  33. reprise de la définition de « expert en gaz naturel liquéfié » de l'article 3, paragraphe 12, de la directive.
  34. reprise de la définition de « expert en navigation à passagers » de l'article 3, paragraphe 11, de la directive.
  35. « passager » : Pas de modification.
  36. « temps de navigation » : Reprise de la définition de la Directive.
  37. « navigation au radar » : Simplification linguistique de la définition.
  38. reprise de la définition de « risque spécifique » de l'article 3, paragraphe 14, de la directive.
  39. « Certificat de qualification » : Introduction de la notion « certificat de qualification » qui constitue la preuve de la qualification et qui est délivrés conformément au RPN..
- Suppression du chiffre 34, ancienne version « patente de batelier ».
40. Reprise de la définition de « certificat de qualification de l'Union » de l'article 3, paragraphe 7, de la directive.
  41. « certificat restreint de radiotéléphonie » (« CRR »): Reprise de la définition de l'article 3, paragraphe 10, de la directive, avec une légère adaptation étant donné qu'il n'est pas fait référence à « l'État membre ». Le terme spécifique reste cohérent avec les autres règlements rhénans, c'est à dire aussi avec l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.
  42. « patente du Rhin » : La référence au chapitre correspondant est mise à jour.
  43. reprise de la définition de « livret de service » de l'article 3, paragraphe 19, de la directive.
  44. reprise de la définition de « livre de bord » de l'article 3, paragraphe 20, de la directive.
  45. reprise de la définition de « livret de service actif » ou de « livre de bord actif » de l'article 3, paragraphe 21, de la directive.
  46. reprise de la définition de « compétence » de l'article 3, paragraphe 15, de la directive.
  47. reprise de la définition de « niveau de commandement » de l'article 3, paragraphe 16, de la directive.
  48. reprise de la définition de « niveau opérationnel » de l'article 3, paragraphe 17, de la directive.
  49. « voie d'eau intérieure » :Introduction de cette définition conformément à la Directive (article 3 (1)).
  50. « ADN » : Précision pour toujours être en conformité avec la version à jour.
  51. « Certificat de bateau de navigation intérieure » : Précision pour être en conformité avec la directive (UE) 2016/1629 et le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des certificats de bateau de navigation intérieure.
  52. « Commission de visite » :Pas de modification.
  53. et 54. : « autorité compétente » et « autorité de délivrance » : Introduction d'une définition de ces termes qui sont utilisés dans le RPN.
  55. « gaz naturel liquéfié (GNL) » : Pas de modification.
  56. « ES-TRIN » : Pas de modification, seulement mise à jour de la référence.
  57. Introduction d'une définition relative à l' « ES-QIN » auquel il est fait référence dans le règlement.
  58. « Convention STCW » : Introduction de cette référence pour être en conformité avec la directive (article 3 (8)).

### **Article 1.03**

#### **Prescriptions de caractère temporaire**

Révision de l'article 1.02, ancienne version.

Le nouveau chiffre 1 prévoit que les prescriptions de caractère temporaire sont utilisées dans tous les règlements de la CCNR pour des projets pilotes ou de nouvelles techniques.

Le nouveau chiffre 2 introduit une restriction, à savoir que les dispositions dérogatoires doivent être compatibles avec les exigences de la directive et des actes de l'Union correspondants.

### **Article 1.04**

#### **Instructions de service**

Pas de modification, correspond à l'article 1.03, ancienne version.

### **Article 1.05**

#### **Suivi**

Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 27 de la directive. En particulier est prévu un système d'assurance qualité afin de garantir que les objectifs du règlement seront atteints.

### **Article 1.06**

#### **Évaluation**

Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 28 de la directive. Une évaluation permet de poser les jalons pour moderniser les dispositions à l'avenir, si nécessaire. Une première évaluation est prévue pour le 17 janvier 2037, puis au moins tous les dix ans.

### **Article 2.01**

#### **Enregistrement dans un registre numérique**

1. La prescription nouvellement introduite fait référence à l'article 25 de la directive, qui prévoit l'obligation faite aux États membres de tenir un registre pour l'enregistrement des données relatives aux certificats de qualification, livrets de service et livres de bord, afin de contribuer à la gestion efficace de la délivrance, du renouvellement, de la suspension et du retrait des certificats. Conformément au paragraphe 1, le registre doit également comprendre les documents délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la directive. Afin d'assurer un enregistrement exhaustif de toutes les données, tous les États membres de la CCNR tiennent un tel registre.

2. L'échange d'informations entre les États membres de la CCNR et la Commission européenne aux fins de l'évaluation de la directive, des statistiques et, en particulier, du maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation, sera facilité par le fait que les États membres communiqueront les informations de ce type, y compris les données relatives aux certificats de qualification, livrets de service et livres de bord, en incluant ces informations dans la base de données gérée par la Commission européenne. Tous les États membres de la CCNR auront accès à la base de données européenne des qualifications en navigation intérieure, en tenant compte du principe de réciprocité et dans le respect des exigences en matière de protection des données.

### **Article 3.01**

#### **Dénomination des qualifications**

1. La distinction entre les membres de l'équipage de pont et le personnel des machines est maintenue. Elle est conforme à l'article 3, paragraphe 9, de la directive. En raison de la définition concernant les membres d'équipage à l'article 1.02, chiffre 27, la première phrase peut être supprimée. Afin de moderniser la disposition, l'ajout entre parenthèses de « mousse » (*DE : Schiffsjunge ; NL : scheepsjongen*), qui figurait dans les anciennes versions du RPN a été supprimé.

2. Cette disposition est nouvellement introduite afin d'énumérer l'ensemble des qualifications. L'expert en navigation à passagers et l'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) figuraient déjà dans le RPN et correspondent aux qualifications visées à l'article 3, paragraphes 11 et 12, de la directive. Le secouriste, le porteur d'appareil respiratoire et le personnel de sécurité des bateaux transportant des marchandises dangereuses sont des qualifications non couvertes par la directive. Ces fonctions restent inchangées dans le RPN.

## **Article 3.02**

### **Validité des documents relatifs aux équipages**

1. Cette disposition vise à mettre l'ancienne version de l'article 3.05 en conformité avec les exigences de la directive.

Il est précisé en premier lieu que, sur le Rhin, sont valables à la fois les documents délivrés conformément aux exigences de la directive et ceux délivrés conformément aux exigences du règlement. Ainsi est fixée dans le règlement l'équivalence des documents, telle qu'elle est également exprimée à l'article 10, paragraphe 2, de la directive et renforcée par le fait que les exigences sont identiques. Le cas échéant, il est prévu que la preuve puisse être apportée par un certificat de qualification délivré conformément au règlement ou par un certificat de qualification de l'Union.

À la lettre a) de la deuxième phrase est précisé que le conducteur peut prouver sa qualification au moyen d'un certificat de qualification délivré conformément au règlement ou par un certificat de qualification de l'Union et, d'autre part, que des autorisations spécifiques peuvent être mentionnées sur le certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive.

En ce qui concerne les livrets de service des autres membres de l'équipage, il est précisé à la lettre b) que le certificat de qualification et le livret de service des autres membres de l'équipage sont réunis en un seul document, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

À la lettre c) est précisé qu'il existe un certificat de qualification spécifique pour les opérations spécifiques des experts en navigation à passagers, des experts en gaz naturel liquéfié (article 5, paragraphe 1, de la directive), ainsi que pour les secouristes, porteurs d'appareils respiratoires et pour le personnel de sécurité à bord de bateaux transportant des matières dangereuses. Ces certificats de qualification, qui sont maintenus dans le RPN, sont désormais soumis aux mêmes exigences en matière de délivrance et de retrait que les certificats couverts par la directive.

Enfin, cette prescription introduit une équivalence fondamentale des qualifications de la navigation maritime et de la navigation intérieure pour les navires de mer exploités sur le Rhin, à l'exception du conducteur. Cette prescription correspond à l'article 4, paragraphe 3, et à l'article 5, paragraphe 2, de la directive. L'article 3.20, chiffre 2, de l'ancien RPN comportait déjà une telle exception pour les conducteurs de navires de mer. Ces exceptions sont à présent nouvellement introduites aussi pour le personnel de sécurité.

2. La possibilité offerte au titulaire d'un certificat de qualification de conducteur d'exercer une autre fonction en qualité de membre de l'équipage de pont, à l'exception du matelot léger, est conservée. En outre est introduite une prescription correspondante relative au titulaire d'un certificat de qualification de timonier, qui peut également intervenir en qualité d'homme de pont, de matelot ou de maître-matelot. Également pour le titulaire d'un certificat de qualification de maître-matelot, qui peut intervenir aussi en qualité d'homme de pont ou de matelot et pour le titulaire d'un certificat de qualification de matelot, qui peut intervenir aussi en qualité d'homme de pont. L'exception vise à souligner l'importance particulière de la formation, étant donné qu'il n'est pas possible de remplacer le matelot léger. En outre, il demeure exclu que le conducteur remplace le titulaire d'un certificat de qualification de mécanicien, car la compétence d'un conducteur ne correspond pas nécessairement aux exigences de l'article 10.02.

3. Ce chiffre complète le chiffre 1 et couvre les qualifications qui ne relèvent pas du champ d'application matériel de la directive (UE) 2017/2397. Il permet également de faire évoluer les prescriptions dans la perspective de l'automatisation et de l'utilisation de combustibles de substitution (par exemple le méthanol ou l'hydrogène).

### **Article 3.03**

#### **Duplicata**

La prescription comporte une adaptation de l'ancienne version de l'article 7.14, chiffre 5, visant à tenir compte des documents certificat de qualification, livret de service et livre de bord, et introduit une étape supplémentaire pour la délivrance d'un duplicata afin d'éviter toute utilisation dédoublée certificat : l'autorité de délivrance procède à une inscription dans son registre national et établit, sur demande, un nouveau certificat de qualification, livret de service ou livre de bord. Il s'agit d'une mesure qui, en complément à l'exigence de preuve crédible en cas de perte, vise à contribuer à la prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales. Par rapport à la base de données européenne ECDB, elle tient compte de l'article 2.01 relatif à l'application des prescriptions relatives à l'ECDB.

### **Article 3.04**

#### **Frais**

Le coût du livret de service et celui du livre de bord sont également précisés dans cet article. Le montant des frais pour l'examen et pour la délivrance d'un certificat de qualification, d'un livret de service ou d'un livre de bord ou d'un duplicata est toujours déterminé par le droit national des États membres.

### **Article 4.01**

#### **Aptitude médicale des membres de l'équipage**

Cette prescription repose sur l'article 3.03 de l'ancienne version, et tient compte de l'article 23 de la directive et fait référence aux standards pour l'aptitude médicale figurant dans l'ES-QIN (partie IV).

1. Cette prescription correspond à l'article 23, paragraphe 6, de la directive, qui fait expressément référence aux standards de l'ES-QIN pour l'aptitude médicale.

2. Cette prescription correspond pour l'essentiel à l'article 3.03, chiffre 1, lettres a) et b). Un modèle de certificat médical continue d'être annexé au RPN. Le CESNI a élaboré un standard non contraignant pour un certificat médical international harmonisé (résolution 2022-I-2). Les certificats médicaux reconnus comme équivalents par la CCNR ne sont plus prévus. L'adoption du modèle par le CESNI a permis de créer une base pour un certificat d'aptitude facilement compréhensible et structuré de manière uniforme au niveau international. Le certificat d'aptitude doit être délivré par un médecin agréé. La condition selon laquelle le certificat médical ne saurait dater de plus de trois mois reste inchangée et correspond à l'article 23, paragraphe 2, deuxième phrase, de la directive.

3. Cette disposition correspond au principe énoncé à l'article 23, paragraphe 5, de la directive. La prescription précise en outre qu'il peut s'agir d'une aptitude médicale restreinte permanente ou temporaire, dont l'existence est également prise en compte par l'ES-QIN.

### **Article 4.02**

#### **Contrôle périodique de l'aptitude médicale**

Cette disposition remplace l'article 3.04 de l'ancienne version.

1. La prescription correspond au principe énoncé à l'article 23, paragraphe 3, de la directive. Contrairement à la disposition qui existait jusqu'ici, il est prévu, après vérification de l'aptitude ayant donné lieu à l'obtention du premier certificat de qualification (investigation initiale), que, non seulement le conducteur, mais aussi les autres membres d'équipage, soient soumis à un contrôle régulier avant d'atteindre l'âge de 65 ans révolus. En ce qui concerne le moment et la fréquence de ce contrôle, plus aucune différence n'est faite entre les exigences à satisfaire pour démontrer l'aptitude en rapport avec les différentes qualifications. Les limites d'âge à respecter en ce qui concerne la validité du certificat d'aptitude sont alignées sur les exigences de la directive, passant ainsi de 50 à 60 ans et de 65 à 70 ans, la période de révision dans ce dernier cas étant portée de un à deux ans.

2. Cette disposition complète ce qui est prévu à l'article 23, paragraphe 4, de la directive. Cela signifie que l'aptitude médicale doit être démontrée lorsque des éléments objectifs indiquent qu'une personne ne remplit plus les conditions d'aptitude médicale. Outre cette exigence, le règlement prévoit que l'atténuation ou la restriction de l'aptitude médicale peut être levée lorsque l'aptitude est démontrée.

3. La directive ne régit pas la reconnaissance des justificatifs relatifs à l'aptitude.

Le principe de la présentation du certificat médical à l'autorité de délivrance est repris dans la première phrase du paragraphe 3.

En outre, conformément aux dispositions antérieures du RPN (article 7.17, chiffres 2 et 3, de l'ancienne version), il est toujours possible de présenter le certificat médical à une autre autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de Belgique conformément à la deuxième phrase. En cas de renouvellement du certificat d'aptitude conformément à la deuxième phrase, le certificat est transmis à l'autorité de délivrance et l'autorité compétente peut délivrer une patente du Rhin temporaire ou une patente de sport.

### **Article 4.03**

#### **Aptitude médicale du mécanicien**

À cet endroit est introduite une nouvelle prescription qui s'écarte de l'article 3, chiffre 3, de l'ancienne version. Cette disposition vise à faciliter la mobilité du mécanicien en incluant des critères médicaux relatifs à la vision. Selon l'ES-QIN, il est possible de dispenser de la réalisation de certaines tâches nautiques les membres d'équipage présentant certaines affections médicales (le daltonisme, par exemple) pour des raisons relatives à la sécurité et au bon ordre de la navigation, mais de les employer quand même comme membres d'équipage.

L'article 3, paragraphe 9, de la directive exclut les mécaniciens du champ d'application de la directive.

Le RPN inclut le personnel des machines dans la définition de l'«équipage» (article 1.02, chiffre 27). En ce qui concerne l'aptitude générale, c'est l'ES-QIN (partie IV) qui s'applique, car les conditions de travail et la charge de travail du mécanicien sont généralement les mêmes que celles des autres membres de l'équipage. Afin de répondre aux spécificités du travail du mécanicien, les exigences relatives à la vision du mécanicien, qui sont désormais définies dans le RPN, sont moins strictes que celles applicables aux membres de l'équipage de pont qui exercent des tâches de conduite du bateau.

### **Article 5.01**

#### **Livret de service**

Le RPN fait la distinction entre les deux livrets de service en renvoyant aux deux modèles distincts du CESNI.

1. La prescription est une adaptation de l'article 3.06, ancienne version, aux exigences de la directive.

Selon l'article 3.02, chiffre 1, lettre b), l'attestation de la qualification pour une compétence particulière est constituée, pour tous les membres de l'équipage, à l'exception du conducteur, par un document combiné qui fait à la fois office de livret de service et de certificat de qualification. Ceci correspond au principe énoncé à l'article 4, paragraphe 1, de la directive. Le certificat de qualification figurant dans le livret de service est délivré aussi bien aux membres de l'équipage de pont qu'au personnel des machines. Le certificat de qualification figure donc dans le même document que la justification du temps de navigation. Si une qualification supérieure est acquise sur la base du temps de navigation, la qualification suivante est inscrite dans le livret de service.

Un livret de service distinct est à la disposition des titulaires d'un certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 3.02, chiffre 1, lettre a), ce qui correspond aux exigences de l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

Conformément à l'article 5 de la directive, il existe des certificats distincts pour les titulaires d'un certificat d'aptitude à une activité spécifique qui ne sont pas nécessairement membres de l'équipage, ni tenus de justifier les temps de navigation dans le livret de service. Dans ce contexte, le certificat de qualification en tant qu'expert en matière de GNL (gaz naturel liquéfié), tel que défini à l'annexe I, section 4.2, de la directive, peut servir à attester le temps passé à bord de bâtiments utilisant du GNL comme combustible, conformément à l'article 3.02, chiffre 1, lettre a), si le renouvellement du certificat de qualification est demandé. Si le certificat de qualification est obtenu par une réévaluation des compétences, ce qui est le cas pour l'expert en GNL qui n'est pas un conducteur, aucune justification du temps de navigation n'est requise.

Conformément à l'article 22, paragraphe 1, de la directive, les indications relatives aux trajets effectués et aux temps de navigation doivent être consignées dans le livret de service.

2. Le chiffre 2 de la prescription fait référence aux modèles de livret du CESNI, à savoir le livret de service combiné avec des certificats de qualification pour les membres de l'équipage qui ne sont pas conducteur (ES-QIN, Partie V, Chapitre 2) et le livret de service du conducteur (ES-QIN, Partie V, Chapitre 4). Cela correspond à l'article 4, paragraphe 2, de la directive.

3. Le libellé du point 3 de la prescription s'oriente à l'article 3.06, chiffre 3, ancienne version, et satisfait également aux exigences de la première phrase de l'article 22, paragraphe 2, de la directive.

4. Le chiffre 4 de la prescription résulte d'une adaptation de la deuxième phrase de l'article 3.06, chiffre 1 ancienne version, à l'article 22, paragraphe 6, de la directive ; cette adaptation repose sur la condition que le livret de service du conducteur soit ouvert à l'enregistrement des données.

5. Le chiffre 5 reprend l'article 3.06, chiffre 4, lettre a), ancienne version. La lettre b) est supprimée car, selon le chiffre 3, une période de 15 mois est déjà prévue pour la validation.

6. Le chiffre 6 de la prescription correspond à l'article 3.06, chiffre 6 de l'ancienne version, avec une modification due à la directive. Il n'est plus prévu que le timonier qui ne vise pas l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur soit dispensé de la validation des temps de navigation.

Suppression de la disposition concernant la prise en compte du temps de navigation, voir définition à l'article 1.02, chiffre 36.

Les prescriptions de la réglementation du travail, y compris les prescriptions relevant du droit de l'Union Européenne et les dispositions des conventions collectives ne sont pas affectées.

## **Article 5.02**

### **Attestation des temps de navigation et des voyages de secteur**

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 3.09, ancienne version, aux nouvelles exigences.

Afin de faciliter la mobilité de la main-d'œuvre et la sécurité de la navigation, le chiffre 1 de la prescription stipule que les livrets de service des ressortissants des États membres de la CCNR et de l'UE doivent être délivrés conformément à des exigences uniformes fondées sur le modèle du CESNI, ce qui facilite également la justification du temps et des secteurs parcourus. Les modèles ne font plus la distinction entre le temps de navigation sur le Rhin et sur les autres voies d'eau intérieures de l'Union. Aucune reconnaissance explicite des livrets de service délivrés à partir du 18 janvier 2022 n'est requise pour les titulaires de certificats de qualification de l'Union pour le Rhin, et l'annexe correspondante devrait être abrogée.

2. Le chiffre 2 de cette prescription est une adaptation de l'article 3.09, chiffre 2, ancienne version, à la directive, afin de permettre que, dans des cas exceptionnels, strictement limités, d'autres documents puissent être présentés à la place des livrets de service. Cette exemption s'applique à la justification du temps de navigation sur des voies d'eau intérieures de l'Union non reliées à d'autres États (par exemple, les lacs isolés) et pour lesquelles n'est délivré, selon la directive, aucun certificat de qualification dans un document combiné au livret de service. Cette disposition correspond à l'article 7, paragraphe 1, de la directive.

La troisième phrase de la prescription concernant la justification des trajets et du temps de voyage pour la patente d'Administration reste inchangée.

3. Le chiffre 3 de la prescription ne concerne dans la pratique que les conducteurs qui souhaitent obtenir un certificat de qualification de mécanicien en plus du certificat de qualification de conducteur.

4. Le chiffre 4 de la prescription correspond à l'article 3.09, chiffre 4, ancienne version. Aucune modification n'a été apportée [au texte allemand]. [Le texte français a subi quelques modifications de forme.]

5. Le chiffre 5 de la prescription correspond à l'article 3.09, chiffre 5, ancienne version. Aucune modification n'a été apportée [au texte allemand]. Le texte français a subi une modification de forme.

6. Une référence figurant au chiffre 6 de la prescription a été légèrement adaptée, puisque seuls les documents visés au chiffre 2 doivent être présentés dans une langue officielle de la CCNR. La lisibilité des autres certificats nationaux prévus par la directive est garantie par l'uniformisation des modèles utilisés par la CCNR et l'Union. La disposition correspond par ailleurs à l'article 3.09, chiffre 6, ancienne version.

## Article 6.01

### Approbation d'un programme de formation

Conformément à l'article 17, paragraphe 2, de la directive, les États membres veillent à ce que la compétence soit démontrée par un examen passé sous la responsabilité d'une autorité administrative ou par un programme de formation approuvé. Le RPN prévoit, pour toutes les qualifications couvertes par la directive, la possibilité de choisir la manière dont est apportée la preuve de la compétence.

Dans le cadre du système de gestion de la qualité exigé par la directive, les organismes de formation doivent démontrer la compétence de leurs formateurs pour les experts en navigation à passagers et en GNL, par analogie à l'ADN, et assurer une information adéquate de l'autorité compétente pour l'approbation d'un programme de formation.

Le RPN prévoit des dispositions pour l'obtention de certificats de qualification par le biais d'examens administratifs de qualification et de programmes de formation approuvés. Les deux peuvent prendre en compte les certificats délivrés à l'issue de programmes de formation.

1. Cette prescription est introduite pour tenir compte de l'article 19 de la directive. La première phrase correspond au principe énoncé à l'article 19, paragraphe 2, de la directive, qui prévoit certaines exigences uniformes minimales en matière de contenu et d'organisation à présenter aux fins de l'approbation des programmes de formation. La finalité de ces exigences minimales uniformes est de supprimer les obstacles inutiles à l'entrée dans la profession (par exemple, des examens supplémentaires pour les candidats qui ont déjà acquis les compétences nécessaires dans le cadre de leur formation).

La deuxième phrase de cette prescription va au-delà du contenu de la directive. Une instruction de service devrait définir de manière uniforme les documents qui doivent être présentés aux fins de l'approbation d'un programme de formation afin de maintenir le niveau actuel de coopération étroite et empreinte de confiance entre les États membres de la CCNR en ce qui concerne l'approbation des programmes de formation. C'est ainsi que, par exemple, conformément à l'approche suivie jusqu'ici dans l'instruction de service relative à l'approbation des programmes de formation des experts en GNL, que concrétise l'article 15.05, les éléments requis pour l'approbation d'un examen théorique sont également indiqués, tandis que les détails de l'examen pratique correspondant sont déjà fixés dans un standard CESNI.

2. Cette prescription correspond à l'article 19, paragraphe 3, de la directive, et vise à garantir que les certificats délivrés dans le cadre de programmes de formation approuvés par d'autres États conformément à la directive soient reconnus dans les États membres de la CCNR pour la délivrance des certificats de qualification.

3. La prescription introduite ici s'inspire des première et deuxième phrases de l'article 19, paragraphe 5, de la directive. En ce qui concerne les programmes de formation approuvés en vertu du RPN, la CCNR recueille, auprès des autorités compétentes, des informations relatives à l'abrogation et la suspension de l'approbation. Il incombe également à la CCNR de publier la version électronique de la liste des programmes de formation approuvés.

4. Aux termes de l'article 19, paragraphe 1, deuxième alinéa, les États veillent à évaluer et à garantir la qualité des programmes de formation. Bien que le RPN et la directive ne fixent pas de durée de validité en matière d'approbation, les conditions à remplir pour obtenir l'approbation font, au bout de dix ans, l'objet d'un contrôle, qui permet de s'assurer, en plus du contrôle aléatoire ou occasionnel pouvant intervenir à n'importe quel moment, les conditions à satisfaire aux fins de l'approbation sont toujours réunies.

5. La première phrase correspond à l'article 19, paragraphe 4, de la directive. La deuxième phrase est une formulation négative de l'article 19, paragraphe 3, de la directive. L'approbation d'un programme de formation à l'issue de l'examen est déterminante pour la validité du certificat de qualification. Si le programme de formation n'est plus approuvé, les examens passés après le retrait ou la suspension de l'approbation donnée au programme de formation ne sont pas pris en compte pour la délivrance d'un certificat de qualification.

### **Article 7.01**

#### **Admission à l'examen administratif de qualification**

1. La prescription contenue dans la première phrase de l'article 7.11, chiffre 1, ancienne version, est adaptée en ce sens qu'elle ne peut plus désormais être appliquée uniquement à l'examen sanctionnant l'obtention d'un certificat de qualification mais à tout examen administratif à réussir en vue de l'obtention d'un certificat de qualification. Le RPN adopte ainsi le principe selon lequel les examens basés sur les compétences sont nécessaires pour l'obtention de chaque qualification et non plus seulement pour l'obtention d'un certificat de qualification pour les conducteurs.
2. Étant donné que la finalité d'un examen consiste avant tout à évaluer les qualifications d'un candidat et non son aptitude médicale, qui peut changer à tout moment, la prescription stipule également, à l'instar des deuxième et quatrième phrases de l'article 7.11, chiffre 1, ancienne version, qu'un examen administratif peut être passé même en cas d'aptitude restreinte.

### **Article 7.02**

#### **Contenu de l'examen administratif de qualification**

1. La prescription est une adaptation de l'article 7.12, ancienne version à la procédure applicable aux examens administratifs prévus pour l'ensemble des qualifications.  
Il est procédé à plusieurs adaptations rédactionnelles reprenant la terminologie de la directive (voir article 18, paragraphe 1).  
Des précisions sont apportées à l'article 7.12, chiffre 2, ancienne version, tel que remanié dans cette nouvelle prescription, et les détails ne seront plus uniquement réglés sous la forme d'instructions de service. Tous les examens administratifs comportent au moins une partie théorique, et, dans certains cas, une partie théorique et une partie pratique. Ceci est conforme aux exigences de l'article 17, paragraphe 3, de la directive.
2. Aucune modification n'est apportée à l'article 7.12, chiffre 3, ancienne version.

### **Article 7.03**

#### **Commission d'examen pour les examens administratifs de qualification**

1. Le chiffre 1 fait l'objet d'une adaptation rédactionnelle par rapport à l'article 7.08, chiffre 1, ancienne version ; voir la définition de l'«autorité compétente» figurant à l'article 1.02, chiffre 53.
2. La deuxième phrase de l'article 18, paragraphe 1, de la directive stipule que l'examen doit être réalisé par des examinateurs qualifiés. L'article 7.08, paragraphe 2, ancienne version, est adapté conformément à cette exigence.
3. Cette prescription nouvellement introduite est conforme au principe énoncé à l'article 18, paragraphe 5, de la directive.

### **Article 8.01**

#### **Suspension de la validité du certificat de qualification**

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 7.20, chiffre 1, ancienne version. La prescription relative à la suspension de la validité s'applique désormais à tous les certificats de qualification sanctionnant des compétences diverses et plus aux seules patentes du Rhin. Cette prescription est conforme à l'article 14, paragraphe 2, de la directive et génère des exigences identiques dans le RPN.
2. Le chiffre 2 de la prescription correspond au principe du contrôle de l'aptitude médicale énoncé à l'article 23, paragraphe 4, de la directive et remplace l'article 7.20, chiffre 2, ancienne version. Il est en outre prévu que le titulaire du certificat de qualification ne paie les frais occasionnés que dans le cas où les éléments objectifs sont confirmés.



3. Le chiffre 3 de la prescription est plus strict que la règle énoncée à l'article 14, paragraphe 2, de la directive. Outre la suspension de la validité du certificat, les autorités compétentes peuvent prévoir des prescriptions subsidiaires, ce qui a déjà été possible dans le cadre du RPN et est conforme au droit administratif national des États membres, aussi bien de la CCNR que de l'UE.

4. La première phrase du chiffre 4 de cette prescription correspond aux exigences de l'article 14, paragraphe 2, de la directive. La base de données contient des informations relatives à la suspension du certificat de qualification, pour en faciliter la gestion de manière efficace.

La deuxième phrase correspond à l'article 7.20, chiffre 2, lettre b, ancienne version. La troisième phrase correspond à la troisième phrase de l'article 7.20, chiffre 1, lettre a, ancienne version.

5. Le chiffre 5 de la prescription correspond à l'ancienne version de l'article 7.20, chiffre 3. Cette disposition a fait l'objet de deux adaptations : d'une part, il est tenu compte de la particularité selon laquelle le certificat de qualification ne peut être présenté à l'autorité compétente que dans son format physique, et d'autre part, il doit être présenté à l'appréciation de l'autorité compétente (à sa demande).

## **Article 8.02**

### **Retrait du certificat de qualification**

1. La prescription correspond à l'article 14, paragraphe 1, de la directive et modernise les conditions relatives au retrait des certificats de qualification à deux égards (article 7.22, chiffre 1, ancienne version) : en premier lieu, du point de vue rédactionnel, en faisant référence aux «certificats de qualification de conducteur de bateau», qui recouvrent la patente du Rhin, la patente de sport et la patente de l'administration, et, en second lieu, avec de nouvelles références aux prescriptions correspondantes pour les certificats de conducteur de bateau au chapitre 12, qui prévoient une qualification spécifique du conducteur de bateau pour exercer une fonction de commandement à bord. L'article 14, paragraphe 1, de la directive prévoit le retrait d'un certificat de qualification ou d'autorisations spécifiques : les conditions en matière de retrait sont définies sommairement dans la directive, et décrites plus en détail ici. La formulation indique clairement que le retrait est une mesure beaucoup plus lourde de conséquences que la suspension temporaire de la validité, qui, à l'inverse, peut être considérée comme une mesure moins restrictive dans d'autres cas d'infraction.

2. Le chiffre 2 de la prescription prévoit le retrait du certificat de qualification pour des activités spécifiques. La disposition fait référence aux prescriptions spécifiant les exigences applicables à l'exercice de ces activités spécifiques. L'inaptitude médicale peut également entraîner le retrait d'un tel certificat de qualification.

3. Le chiffre 3 de la prescription correspond à l'article 3.07, chiffre 3, ancienne version : comme le modèle adopté par le CESNI a changé et qu'il n'y a plus de page de couverture, le nombre de pages est adapté.

4. Le chiffre 4 de la prescription modernise l'article 7.22, chiffre 2, ancienne version :

Il est procédé à un ajustement rédactionnel concernant la patente du Rhin, qui est remplacée par tout certificat de qualification, et il est précisé qu'il s'agit d'une exigence ou d'une restriction médicale. Enfin, la référence à l'article 7.14, chiffre 2, ancienne version, est remplacée par une nouvelle référence à l'article 4.01, chiffre 4.

5. Le chiffre 5 de la prescription modernise l'article 7.22, chiffre 3, ancienne version, car désormais le certificat de qualification existe également sous forme électronique.

6. Le chiffre 6 de la prescription correspond l'article 7.22, chiffre 4, ancienne version, qui a fait l'objet de quelques ajustements rédactionnels.

7. L'article 7.22, chiffre 5, ancienne version, qui était une disposition spécifique régissant uniquement les certificats de qualification des conducteurs, est supprimée.

Le chiffre 7 de la prescription est une adaptation de l'article 7.22, chiffre 6, ancienne version, à la directive, indiquant que l'enregistrement dans la base de données est nécessaire (article 14, paragraphe 3, de la directive). Cette prescription illustre la coopération entre la CCNR, les autorités compétentes et les autorités de délivrance.

### **Article 8.03**

#### **Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique**

1. La confiscation du certificat de qualification n'est pas prévue dans la directive. La règle existante et éprouvée reposant sur la coopération étroite entre les États membres de la CCNR, qui figurait dans le paragraphe 7.24, ancienne version, a été adaptée pour intégrer la nouvelle terminologie.

En ce sens, une nouvelle référence est faite aux articles 8.03 et 8.01, et il est procédé à un ajustement rédactionnel par rapport à l'article 7.24, chiffre 1, ancienne version.

2. Article 7.24, chiffre 2, ancienne version : adaptation rédactionnelle.

3. Article 7.24, chiffre 3, ancienne version : nouvelle référence à l'article 8.01, chiffre 1, et simplification rédactionnelle.

4. Article 7.24, chiffre 4, ancienne version : adaptation rédactionnelle.

### **Article 9.01**

#### **Qualifications au niveau de base et au niveau opérationnel**

1. Cette prescription est nouvellement introduite afin de définir le champ d'application de la section. Conformément à la directive, le RPN fait la distinction entre les niveaux de base, opérationnel et de commandement. La première phrase reprend la classification de l'annexe I.1 de la directive. La version allemande contient une modification rédactionnelle mineure par rapport à l'annexe I de la directive : « Einstiegsniveau » est remplacé par « Einstiegsebene » par analogie à « Betriebsebene ».

L'affectation du matelot, du maître-matelot et du timonier au niveau opérationnel est conforme à l'article 3, paragraphe 17, et à l'annexe I.2 de la directive.

2. En classant les mécaniciens au niveau opérationnel, conformément à la classification précédente du personnel des machines, la CCNR fait usage d'une marge de manœuvre, puisque l'article 2, paragraphe 1, de la directive s'applique exclusivement aux « membres de l'équipage de pont, ... » et que l'article 3, paragraphe 9, exclut le mécanicien.

### **Article 10.01**

#### **Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation**

Le nouveau titre de la prescription correspond au titre de l'annexe I de la directive.

La disposition repose sur l'ancienne version de l'article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, qui comprend les conditions pour la qualification.

Suite à l'adaptation du RPN aux exigences de la directive, une distinction est faite entre les niveaux de base, opérationnel et de commandement.

L'homme de pont et le matelot léger appartiennent au niveau de base, le matelot, le maître-matelot et le timonier au niveau opérationnel.

Les exigences relatives au personnel des machines (mécanicien) sont fixées séparément à l'article 10.02.

1. Cette prescription correspond à l'annexe I 1.1. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 1, aux exigences de la directive.

2. Cette prescription correspond à l'annexe I 1.2. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 2, aux exigences de la directive.

Il existe une différence terminologique par rapport à la directive : contrairement au texte de la directive, qui fait référence au « Auszubildenden » dans la version allemande, le terme « Leichtmatrose » (« matelot léger » / « lichtmatroos »), qui désigne le matelot léger en navigation intérieure, est conservé, comme dans les versions française et néerlandaise de la directive.

Il est fait référence au chapitre 6, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

3. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.1. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 3, aux exigences de la directive.

Il n'est plus possible d'obtenir la qualification de matelot seulement par le temps de navigation. La qualification doit être démontrée par un examen de compétence au niveau opérationnel. En outre, la possibilité de travailler comme matelot est facilitée pour les personnes qui changent de carrière et l'âge minimum de la deuxième alternative est ramené de 19 à 18 ans.

Il est fait référence au chapitre 6 du RPN, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

4. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.2. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 4, aux exigences de la directive.

Conformément à la lettre a), la qualification de maître-matelot peut être acquise par le biais du temps de navigation, à condition que le candidat ait également réussi l'examen de matelot (niveau opérationnel). La qualification doit être démontrée par un examen de compétence au niveau opérationnel ainsi que par un temps de navigation.

Il est fait référence au chapitre 6, où sont énoncées les exigences pour l'agrément d'un programme de formation.

5. Cette prescription correspond à l'annexe I 2.3. de la directive et adapte l'actuel article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 5, aux exigences de la directive.

En vertu de la lettre a), la qualification de timonier peut être acquise par un temps de navigation à condition que le candidat ait réussi l'examen de matelot (niveau opérationnel) et soit titulaire d'un certificat de radiotéléphonie en cours de validité. L'exigence d'un certificat de radiotéléphonie pour le timonier est nouvellement introduite.

À l'article 10.01, chiffre 5, lettre c), le terme « capitaine » ( »Kapitän »/« kapitein ») est utilisé pour désigner le capitaine d'un navire de mer. L'attrait d'un passage à la navigation intérieure est accru pour ce groupe professionnel par le fait que ces personnes ne sont pas initialement classées comme matelots lors du passage de la navigation maritime à la navigation intérieure.

## **Article 10.02**

### **Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien**

La directive ne fixe pas d'exigences minimales pour le mécanicien. Toutefois, le RPN dispose que le mécanicien fait partie de l'équipage de certains bateaux à passagers et assemblages de bâtiments.

Le nouvel article 10.02 modernise le contenu de l'ancien article 3.02, 1<sup>ère</sup> phrase, chiffre 7.

L'âge minimum du mécanicien reste inchangé.

La première variante a été étendue au secteur de la mécatronique afin de tenir compte du fait que les installations techniques de la navigation intérieure comprennent aussi de plus en plus de composants électroniques. En effet, un mécatronicien combine notamment les domaines de la mécanique, de l'électronique et de la technologie de l'information.

Dans la deuxième variante, le temps de navigation est mesuré en jours, car cela correspond au nouvel article 1.01, chiffre 36.

## **Article 10.03**

### **Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel**

Cette prescription correspond à l'article 11, paragraphe 4, de la directive. Il est fait référence à l'article 4.02, chiffre 1, qui renvoie à l'article 4.01, chiffre 1, et donc aux exigences de l'ES-QIN en matière d'aptitude médicale (partie IV).

Conformément à l'article 11, paragraphe 3, de la directive, la prescription contient une référence directe au modèle de l'ES-QIN pour les certificats de qualification au niveau de base et au niveau opérationnel, lequel prévoit un livret de service combiné à des certificats de qualification pour les membres de l'équipage de pont. Le modèle prévoit aussi expressément l'inscription de la qualification de mécanicien.

## **Article 11.01**

### **Obligation de patente**

1. Le titre de la disposition a été adapté étant donné que, conformément à la directive, il n'y a plus de distinction entre les certificats de conduite de bateau et les certificats radar.

La définition du terme « patente de batelier » est supprimée. En outre, la prescription adapte l'article 6.02, chiffre 1, de l'ancienne version à l'exigence selon laquelle, sur le Rhin, la conduite d'un bâtiment est subordonnée soit à un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur conformément à la directive, soit à un certificat de qualification de conducteur conformément au règlement.

2. L'article 11.02, chiffre 2, est une modernisation de l'article 6.02, chiffre 3, ancienne version. Sur des tronçons qui ne présentent pas de risques spécifiques, il est possible de conduire un bâtiment avec une patente reconnue comme équivalente à une patente de sport ou de l'Administration.

Les personnes qui sont des conducteurs de bateaux de plaisance (article 12.02) et de bâtiments de l'administration (article 12.03) sont exclues du champ d'application de la directive (article 2, paragraphe 2, lettres a) et c)).

À la place d'une patente de sport ou d'une patente de l'administration rhénane, les États membres de la CCNR peuvent reconnaître des certificats de conducteur nationaux.

3. Cette prescription correspond à l'article 6.02, chiffre 4, ancienne version. Il y a deux modifications. D'une part, la longueur maximale des bateaux concernés est portée de 15 à 20 mètres, puisque l'article 2, paragraphe 1, point a), de la directive ne s'applique qu'aux bâtiments d'une longueur supérieure ou égale à 20 mètres, ce qui garantit un régime uniforme pour ces bâtiments de moins de 20 mètres. D'autre part, il est procédé à un alignement rédactionnel sur la directive (« voies d'eau intérieures » (définition à l'article 1.02, chiffre 49)).

4. Cette disposition remplace l'article 6.02, chiffre 5, ancienne version. Les limites en dessous desquelles des réglementations nationales peuvent être établies pour la conduite sans patente sont portées de 15 à 20 m et de 3,68 à 11,03 kW (15 ch).

À la lettre d) est incluse dans le règlement, à des fins de clarification, une exception expresse concernant l'obligation de patente des bâtiments des forces armées. La pratique correspondante avait été convenue par les États membres lors de consultations internes dans les années 1960.

## **Article 11.02**

### **Types de patentes**

Avec la modernisation des articles 6.02 à 6.04, ancienne version, la distinction entre petite et grande patente – en fonction de la longueur du bâtiment, du type et du nombre de passagers autorisés – est abolie. Une enquête menée auprès des autorités compétentes a montré que pratiquement plus aucune petite patente n'était délivrée. Pour les bâtiments exploités à des fins commerciales, il n'existe désormais, conformément aux exigences de la directive, plus qu'une seule patente uniformisée du Rhin pour la conduite de tous les types de bâtiments.

La patente de sport et la patente de l'Administration sont maintenues ; la directive ne s'appliquera pas dans ces domaines. Cela étant, la patente de sport n'est désormais plus valable que pour les bateaux sportifs d'une longueur comprise entre 20 m (au lieu de 15 m) et 25 m ou qui sont équipés d'un moteur de propulsion dépassant 11,03 kW. Il n'y a plus de limite de longueur pour les bateaux de service de l'Administration et les bateaux des services d'incendie.

L'article 6.03, ancienne version, concernant l'obligation de patente radar est abandonné ; il n'y a plus de patente distincte pour la navigation au radar. La navigation au radar est soumise à l'obligation pour le conducteur d'être titulaire de l'autorisation spécifique visée à l'article 13.02, conformément à l'article 6, lettre c), de la directive.

Phrase 2 : Aucune modification, à l'exception d'une référence à l'article 11.02, chiffre 3.

## **Article 12.01**

### **Patente du Rhin**

1. Cette prescription est une adaptation de l'article 7.01, ancienne version, aux exigences minimales à remplir pour la certification d'un conducteur de bateau conformément à l'annexe I, point 3.1., de la directive.

Elle reprend les quatre alternatives présentées à l'annexe I, point 3.1, de la directive. De légères adaptations contextuelles sont apportées au RPN.

La référence à l'approbation du programme de formation pour le niveau du commandement renvoie au chapitre 6 du RPN.

Il est précisé, à la lettre b), que les certificats de qualification de timonier visés par le RPN et la directive sont considérés comme équivalents, ce qui correspond à l'annexe I, point 3.1, b), deuxième tiret.

Il ressort, de la lettre d), une meilleure reconnaissance de l'expérience professionnelle acquise par les personnels en reconversion issus de la navigation maritime, qui auparavant devaient toujours commencer en tant que matelots dans la navigation rhénane.

2. L'article 7.01, chiffre 3, ancienne version, est modifié. Il y est désormais fait référence à l'article 4.01, qui renvoie aux conditions fixées par l'ES-QIN pour l'aptitude médicale (partie IV).

Pour les connaissances et aptitudes professionnelles, il est fait référence à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2).

3. La directive fait référence, à l'article 17, chiffre 4, aux normes relatives aux épreuves pratiques, mais ne prévoit pas d'examens théoriques. Pour se conformer à la directive, la nouvelle version fait référence à la partie II, chapitre 4, de l'ES-QIN pour l'épreuve pratique. Étant donné que, outre la vérification des éléments d'examen pratique qui y sont énumérés, les connaissances doivent également être vérifiées dans le cadre d'un examen théorique, il est fait référence aux standards de compétence de l'ES-QIN, partie I, chapitre 2. Contrairement à l'examen pratique, l'ES-QIN ne contient pas encore de standard uniforme pour les examens théoriques.

4. Cette prescription détaille le déroulement de l'examen pratique. Elle prévoit, conformément à l'article 17, paragraphe 3, deuxième phrase, de la directive, que, tant les bâtiments que les simulateurs, peuvent être utilisés pour l'examen pratique aux fins de l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur.

## **Article 12.02**

### **Patente de sport**

1. Cette prescription, qui correspond pour l'essentiel à l'article 7.03, ancienne version, comporte des nouveautés.

Dans son article 2, paragraphe 2, point a), la directive exclut de son champ d'application les « personnes naviguant à des fins sportives ou de plaisance ». Une modification rédactionnelle indique clairement que l'âge est déterminant au moment de la délivrance de la patente de sport.

2. Le règlement a été modernisé ; il y est désormais fait référence à l'article 4.01, qui renvoie aux conditions fixées par l'ES-QIN pour l'aptitude médicale (partie IV).

La lettre b) élargit la notion de délits ; il ne s'agit pas seulement de délits commis dans le domaine de la navigation, sachant que des délits commis dans d'autres domaines peuvent également restreindre l'aptitude du candidat.

Lettre c) : pas de changement majeur, à l'exception de la suppression de la dernière phrase, que l'on retrouve à l'article 12.02, chiffre 3 ; le programme d'examen pour la patente de sport annexé au règlement reste, lui aussi, inchangé.

3. La prescription précise qu'il y a un examen théorique et un examen pratique. La nouveauté, c'est que l'examen pratique pour la patente de sport peut être passé, non seulement sur un bateau de plaisance (voir article 1.02, chiffre 16), mais aussi sur un simulateur. Toutefois, il ne doit pas nécessairement s'agir d'un simulateur qui réponde aux exigences de l'ES-QIN applicables aux simulateurs. Ces simulateurs peuvent également être utilisés pour la patente de sport. Ils ne doivent cependant être utilisés que pour l'examen de conducteur ou pour l'autorisation spécifique pour la navigation au radar.

### **Article 12.03**

#### **Patente de l'Administration**

1. La prescription repose essentiellement sur l'article 7.04, ancienne version, auquel ont été ajoutés quelques éléments nouveaux.

À son article 2, paragraphe 2, lettre c), la directive exclut de son champ d'application « les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence ».

Dans la prescription, l'âge minimum est abaissé, passant de 21 à 18 ans.

Une précision est ajoutée au libellé de la lettre b) pour faire la distinction entre les autorités et les services de secours agréés.

Ici aussi, il est fait référence à l'article 4.01 et donc aux exigences de l'ES-QIN en matière d'aptitude médicale (Partie IV).

Lettre d) : suppression de la deuxième moitié de la phrase, qui disposait jusque-là que la capacité était attestée par la réussite à l'examen prévu à cet effet.

Lettre e) : aucune modification.

2. La prescription correspond à l'article 7.04, chiffre 2, ancienne version, dont les références à la connaissance des secteurs ont été retirées.

3. La prescription est formulée de manière analogue à l'article 12.02, chiffre 3. Un examen pratique et un examen théorique sont prévus, et l'utilisation de simulateurs est possible. Le bateau de service de l'Administration est défini à l'article 1.02, chiffre 6.

### **Article 12.04**

#### **Demande d'admission à l'examen administratif de qualification**

1. Cette prescription combine des éléments des articles 7.09 et 7.11, ancienne version avec des éléments nouveaux.

L'article 7.09, chiffre 1, ancienne version, a été adapté : la possibilité d'étendre la patente du Rhin à un secteur donné est régie par ailleurs (article 13.03).

2. Cette prescription repose sur l'article 7.09, chiffre 2. Elle permet à l'autorité compétente de vérifier l'identité et l'aptitude du demandeur. Une copie du certificat restreint de radiotéléphonie est requise pour toutes les patentes.

3. Cette prescription dispose que l'identité doit être prouvée par la présentation d'une carte d'identité ou d'un passeport.

### **Article 12.05**

#### **Exemptions et allègements à l'examen**

1. Cette prescription est une version légèrement modifiée de l'article 7.13, ancienne version. La première phrase indique clairement qu'il s'agit d'une exemption de la partie théorique de l'examen de conducteur pour des compétences qui sont déjà acquises. Les deuxième et troisième phrases définissent plus précisément les modalités de cette exemption.

2. Aucune modification, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 11.01, chiffre 3 (au lieu de l'article 6.02, chiffre 4).

3. Intégration de l'article 7.13, chiffre 4, sans la référence à l'itinéraire.

## **Article 12.06**

### **Examens dans le cadre d'un programme de formation approuvé**

1. Cette prescription est introduite pour prévoir, conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), de la directive, que les compétences peuvent être démontrées dans le cadre d'un programme de formation approuvé sans qu'un examen complémentaire distinct soit nécessaire. Avec un certificat de réussite du programme de formation, le candidat peut prouver qu'il satisfait aux exigences de l'article 12.01, chiffre 1, lettre a) ou d) (Annexe I, point 3.1, a) ou d), de la directive).
2. Cette prescription garantit qu'il est vérifié que le candidat à l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur remplit les conditions en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation.
3. Une fois les compétences démontrées, l'autorité compétente délivre une patente du Rhin provisoire.

## **Article 12.07**

### **Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur**

1. Ce paragraphe est nouveau, étant donné que la durée de validité est régie pour la première fois à l'article 11 de la directive. La première phrase correspond à l'article 11, paragraphe 5, de la directive. Le RPN, comme la directive, fait référence aux modèles de l'ES-QIN (partie V, chapitre 1).
2. La directive ne prévoit pas de prescriptions pour la patente de sport. Les délégations ont décidé de limiter la durée de la patente de sport en fonction de l'âge du titulaire : à partir de 60 ans révolus, elle pourra être renouvelée tous les cinq ans, et, à partir de 70 ans révolus, tous les deux ans. La liste des patentes de sport délivrées par les États riverains du Rhin et la Belgique, y compris leurs modèles, peut être consultée sur le site Internet de la CCNR.
3. La directive ne prévoit pas de prescriptions pour la patente de l'Administration. Les délégations ont décidé de ne pas en limiter la durée de validité, mais d'indiquer par écrit la condition qu'elle doit être restituée par le titulaire après la cessation des fonctions. Ici aussi, la liste des patentes de l'administration délivrées par les États riverains du Rhin et la Belgique peut être consultée sur le site Internet de la CCNR.

## **Article 12.08**

### **Patente du Rhin provisoire**

Cette prescription reprend l'article 7.12, chiffres 3 et 4, ancienne version, et l'adapte à la directive. Cette prescription s'applique si le candidat souhaite obtenir la patente du Rhin sous une forme physique. S'il opte pour une patente électronique, la patente provisoire pour le Rhin est superflue, car la patente définitive (électronique) du Rhin peut être établie directement par l'autorité compétente et mise à la disposition du candidat.

Il y a deux cas de figure concernant l'utilisation : premièrement, lorsque le demandeur opte pour le modèle physique lors de la première délivrance de sa patente, et, secondement, lorsque la patente est renouvelée et que le titulaire opte à nouveau pour un modèle physique.

## **Article 13.01**

### **Autorisations spécifiques**

Cette prescription est nouvellement introduite afin de faire la distinction, conformément à l'article 6 de la directive, entre les qualifications professionnelles nautiques générales au niveau de commandement, attestées par le certificat de qualification des conducteurs de bateaux, et les autorisations spécifiques, attestées par des mentions spéciales dans le certificat de qualification du conducteur.

1. Cette prescription correspond à l'article 6 de la directive. Elle introduit les mêmes autorisations spécifiques qui s'appliquent aux voies d'eau intérieures de l'Union européenne.

Étant donné que les prescriptions relatives aux équipages énoncées au chapitre 19 peuvent exiger la présence de plus d'un conducteur, la prescription précise, après les clarifications correspondantes dans le règlement de police, que seul le conducteur responsable dans chaque cas doit être titulaire de l'autorisation spécifique correspondante.

2. Conformément à l'article 7.15 du RPN, ancienne version, le conducteur recevait séparément l'attestation de connaissance de secteur et la patente de batelier. Selon l'article 8.01 du RPN, ancienne version, la patente radar était également considérée comme une patente spécifique. Dorénavant, toutes les autorisations spécifiques seront, en principe, inscrites dans le certificat de qualification de conducteur, conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive. Une exception est faite concernant l'autorisation spécifique «pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible», car, dans ce cas, outre l'autorisation spécifique, une opération spécifique, à savoir l'assistance à l'avitaillement, peut être envisagée au titre de l'article 5 de la directive. Ces deux opérations requièrent un expert en GNL dont la compétence est attestée par un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (article 11, paragraphe 5, et annexe I, section 3.2.3, de la directive). Ce dernier certificat n'est valable que cinq ans.

3. Cette disposition correspond à l'article 17, paragraphe 2, en liaison avec les articles 18 et 19 de la directive.

4. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphe 1, de la directive, qui prévoit que le demandeur doit fournir des pièces justificatives établissant son identité, sa compétence en tant que conducteur et les exigences supplémentaires prévues à l'annexe I de la directive pour l'obtention de l'autorisation spécifique. La référence explicite à la présentation du livret de service permet de vérifier les temps de navigation requis, et, dans le cas de l'expert en ADN, le temps de navigation à bord d'un bâtiment spécifique.

5. La première phrase correspond à la deuxième phrase de l'article 12, paragraphe 4, de la directive, la validité des autorisations spécifiques étant liée à la durée de validité du certificat de qualification de conducteur. La deuxième phrase correspond à la première phrase de l'article 12, paragraphe 4, et renvoie également à l'endroit réservé pour l'inscription selon les modèles de certificats d'aptitude des conducteurs contenus à la partie V de l'ES-QIN.

## **Article 13.02**

### **Autorisation spécifique pour la navigation au radar**

1. Des dispositions spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la navigation au radar sont intégrées dans ce paragraphe, conformément à la directive. À l'article 1.01, lettre q, du RPNR, la navigation au radar est définie comme «une navigation par temps bouché avec utilisation du radar». La référence incorporée ici évite de devoir reproduire une définition figurant à l'article 1.02 du RPNR. Conformément à l'article 6, point c), de la directive, le conducteur d'un bateau navigant au radar doit être titulaire d'une autorisation spécifique en plus de son certificat de qualification de conducteur.

2. La référence au standard de compétence pour la navigation au radar (ES-QIN, partie I, chapitre 4) clarifie les exigences essentielles en matière de compétence énoncées à l'annexe II, section 3.2, de la directive. L'article 17, paragraphe 3, première phrase, point b), de la directive prévoit une épreuve pratique obligatoire. Pour cette épreuve pratique, il est fait référence à l'ES-QIN (partie II, chapitre 1), conformément à l'article 17, paragraphe 4, de la directive. Le programme de l'examen théorique couvre les connaissances requises du conducteur conformément à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4). Le CESNI continue à travailler sur un programme d'examen théorique commun qui pourrait être appliqué sur le Rhin et d'autres voies d'eau de l'Union.



3. Cette prescription correspond à l'article 17, paragraphe 3, point 2, de la directive. Pour l'agrément et les exigences techniques et fonctionnelles du simulateur, il est fait référence à l'ES-QIN. L'article 21, paragraphe 2, de la directive, contient déjà une référence aux standards.

4. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

5. Ici est introduite à la demande de la délégation allemande une disposition permettant au titulaire d'un certificat national au sens de l'article 11.01, chiffre 3, d'obtenir cette autorisation spécifique pour la navigation au radar.

### **Article 13.03**

#### **Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques**

1. Dans ce paragraphe, la connaissance des secteurs, telle que visée à l'article 7.05, ancienne version, est alignée sur l'autorisation spécifique correspondante, telle que visée à l'article 6, lettre b. Il n'y a plus d'attestation de connaissance de secteur, mais une autorisation spécifique qui est inscrite sur le certificat de qualification.

La notification des sections de voies d'eau intérieures a été soumise à une procédure distincte en vertu de l'article 9 de la directive.

2. Ici sont énoncées les conditions susceptibles de rendre nécessaire le recensement d'un tronçon de voie d'eau intérieure comme présentant des risques spécifiques, conformément à l'article 9, paragraphe 1, première phrase, de la directive.

3. Cette prescription introduit une référence à l'annexe 5, qui énumère les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques sur le Rhin.

4. Cette prescription est ajoutée afin d'introduire des exigences identiques à celles de l'article 12, paragraphe 2, de la directive.

5. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 2 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

6. Comme à l'heure actuelle, la connaissance du secteur sera vérifiée dans le cadre de l'examen prévu à l'annexe 5. L'admission à l'examen est subordonnée à l'accomplissement de voyages indiqués à l'annexe 5. Les exigences pour l'obtention de l'autorisation spécifique ont été modernisées lors de la révision et permettent également le recours à des procédures d'examen modernes.

7. Ici est introduite à la demande de la délégation allemande une disposition permettant au titulaire d'un certificat de qualification national au sens de l'article 11.01, chiffre 3, d'obtenir cette autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.

Les conducteurs de bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m, à l'exception des bateaux à passagers, des pousseurs et des remorqueurs, sont exemptés de cette obligation.

#### **Article 13.04**

##### **Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime sont introduites dans ce paragraphe, conformément à la directive. L'article 6, point a), de la directive prévoit que les conducteurs souhaitant naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime doivent être titulaires d'une autorisation spécifique en plus de leur certificat de qualification de conducteur.

2. Pour l'examen théorique, il est fait référence aux standards de compétence selon l'ES-QIN (partie I, chapitre 3). Ni la directive ni le RPN ne prévoient d'examen pratique aux fins de l'obtention de l'autorisation spéciale de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.

3. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés.

#### **Article 13.05**

##### **Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible**

Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible sont intégrées dans ce paragraphe, conformément à la directive. Selon l'article 6, point d), de la directive, la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié nécessite une autorisation spécifique en plus du certificat de qualification de conducteur. Contrairement aux autorisations spécifiques précédentes, aucun examen distinct n'est requis à cet effet, à l'exception du certificat de qualification d'expert en GNL. La preuve est apportée par un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié, conformément à l'article 12, paragraphe 5, de la directive.

#### **Article 13.06**

##### **Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois**

1. Des règles spécifiques concernant l'autorisation spécifique de conduire de gros convois sont introduites dans ce paragraphe, conformément à la directive. L'article 6, point e), de celle-ci prévoit qu'un conducteur souhaitant conduire un gros convoi doit être titulaire d'une autorisation spécifique en plus de son certificat de qualification de conducteur.

Cette prescription correspond à l'annexe I, section 3.2.4, de la directive ; une expérience supplémentaire en tant que conducteur d'un gros convoi est nécessaire pour obtenir l'autorisation spécifique.

2. Cette prescription correspond à l'article 12, paragraphes 1 et 3, de la directive. Pour que l'autorisation spécifique puisse être délivrée, l'autorité compétente doit vérifier les justificatifs mentionnés. La preuve des temps de navigation est vérifiée par la présentation du livret de service.

#### **Article 14.01**

##### **Renvoi aux dispositions de l'ADN**

Le chapitre sur les personnels de sécurité à bord des bâtiments soumis à l'ADN correspond au chapitre 4, ancienne version. La prescription a été complétée par une référence à la directive 2008/68/CE. Les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses n'ont subi aucune modification. Ni la directive ni le RPN n'imposent leurs propres exigences en ce qui concerne les qualifications du personnel de sécurité, dont les modalités sont déjà fixées par la réglementation internationale relative aux marchandises dangereuses.

## **Article 15.01**

### **Expertise et instruction**

Le chapitre sur les personnels à bord de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (anciennement chapitre 4a) est aligné sur la directive. Pour sa part, la directive, en définissant, dans son article 3, paragraphe 12, la qualification d'«expert en matière de gaz naturel liquéfié», a repris les dispositions décrivant cette qualification en vertu du RPN entré en vigueur le 1er juillet 2016. Divers articles et dispositions des annexes de la directive ont trait à ces qualifications. Les paragraphes correspondants du RPN, ancienne version, sont adaptés conformément à ceux-ci.

Le chiffre 1 de la prescription a fait l'objet d'un alignement rédactionnel de l'article 4bis.01, chiffre 1, ancienne version, sur l'article 6, lettre d) de la directive.

L'article 4bis.01, chiffre 2, ancienne version, peut être supprimé. Les membres d'équipage participant à l'avitaillement en GNL n'ont plus besoin d'être instruits dans la manipulation du GNL par le conducteur avant de prendre leurs fonctions, étant donné que leurs qualifications doivent être attestées au moyen de leur propre certificat de compétence.

## **Article 15.02**

### **Certificat de qualification**

1. Cette prescription est introduite pour satisfaire à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification prévu à l'article 5, paragraphe 1, de la directive. Le chiffre 1 de la prescription fait référence à l'ES-QIN (partie V, chapitre 1), qui contient un modèle de certificat de qualification d'expert en GNL. Cela correspond à l'article 34 en liaison avec l'article 11, paragraphe 3, de la directive, qui prévoient d'inclure une référence aux standards du CESNI.

2. Le chiffre 2 de la prescription correspond aux exigences minimales relatives à la délivrance du certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié introduites à l'annexe I, section 4.2, de la directive.

## **Article 15.03**

### **Formation et examen**

1. Cette prescription annonce les exigences requises concernant les compétences et l'évaluation des qualifications de l'expert en GNL.

La première phrase de l'article 4bis.03, ancienne version, reste inchangé et devient l'article 15.03, chiffre 1.

2. La deuxième phrase de l'article 4bis.03 devient l'article 15.03, chiffre 2. Conformément à la directive, il est fait référence aux standards de compétence de l'ES-QIN (Partie I, chapitre 6), qui décrivent les connaissances théoriques et les aptitudes pratiques relatives à chaque compétence. La clarification rédactionnelle correspond à la terminologie utilisée par le CESNI dans l'ES-QIN. Les connaissances contenues dans la partie A de l'annexe E2 du RPN en vigueur à ce jour ont servi de base à l'élaboration du standard européen présenté dans la partie I, chapitre 6, de l'ES-QIN. La nouvelle version de la prescription n'entraîne donc, dans la pratique, aucun changement en ce qui concerne l'examen théorique.

3. Les troisième et quatrième phrases de l'article 4bis.03 deviennent l'article 15.03, chiffre 3, avec un alignement rédactionnel sur l'article 6, point d), de la directive.

Il n'est plus fait référence à la partie B de l'annexe E2 du RPN, mais aux compétences contenues dans l'ES-QIN (partie I, chapitre 6), qui ont été intégrées en tant qu'élément d'examen au standard européen à respecter pour l'examen pratique prévu pour les experts. Conformément à la directive, l'examen pratique est passé en totalité ou en partie à bord ou sur une installation à terre approuvée.

4. Le chiffre 4 de la prescription précise les conditions de réussite des parties théorique et pratique de l'examen. Outre la référence aux standards de compétence du CESNI pour les experts en GNL (ES-QIN, partie I, chapitre 6), il est fait référence aux standards pour l'examen pratique requis aux fins de l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en gaz naturel liquéfié (ES-QIN, partie II, chapitre 3). L'épreuve pratique, déjà prévue dans le chapitre 4bis, ancienne version, à passer avec succès aux fins de l'obtention du certificat de qualification en tant qu'expert en gaz naturel liquéfié correspond à la première phrase de l'article 17, paragraphe 3, point c), de la directive.

5. La règle selon laquelle l'examen pratique est effectué à bord d'un bâtiment ou à terre a été élargie en intégrant une référence à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 3). Dans le standard européen, ces exigences techniques applicables aux bâtiments ou installations à terre utilisés pour l'examen sont précisées par rapport à la troisième phrase de l'article 17, paragraphe 3, de la directive.

#### **Article 15.04**

##### **Approbation des formations**

1. Il est procédé, dans la prescription, à une modernisation l'article 4bis.05, ancienne version, par rapport à la directive.

Le chiffre 1 ne prévoit plus de stages de recyclage pour le renouvellement des qualifications après cinq ans. Conformément à la directive, le règlement prévoit le renouvellement du certificat de qualification uniquement après une réévaluation sur la base des standards de compétence ou un temps de navigation à bord d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible. Il ne faut pas oublier que le CESNI a décidé de travailler sur les contenus standardisés des cours de recyclage, en leur accordant toutefois un niveau de priorité moindre. Conformément à la directive n'est prévue que l'approbation de programmes de formation et non plus l'approbation d'organismes de formation. En ce qui concerne les critères à satisfaire pour les agréments requis, il est fait référence à l'article 15.05.

Les troisième et quatrième phrases de l'article 4bis.05, ancienne version, concernant la délivrance et la prolongation des documents sont supprimées. Le fait que les certificats de qualification soient délivrés par l'autorité compétente ressort des modèles de certificats correspondants délivrés en vertu du présent règlement et de la directive. La prolongation de la validité d'un certificat existant par l'autorité compétente est expressément mentionnée à l'article 15.06, chiffre 2.

2. La première phrase du chiffre 2 de la prescription contient une adaptation rédactionnelle de la cinquième phrase de l'article 4bis.05, ancienne version. Les autorités compétentes sont tenues de notifier à la CCNR toute décision concernant l'approbation des formations (ou l'abrogation ou la suspension d'une telle approbation).

La deuxième phrase reprend la sixième phrase de l'article 4bis.05, ancienne version, à l'exception d'un ajustement rédactionnel, étant donné que ne sont approuvés que des programmes de formation.

#### **Article 15.05**

##### **Critères pour l'approbation des formations**

1. Cette nouvelle prescription sert à inclure des critères harmonisés aux fins de l'approbation des formations dans le RPN. La première phrase du chiffre 1 de la prescription est conforme à la première phrase de l'article 19, paragraphe 1, de la directive. La première phrase du chiffre 1 de la prescription est conforme à la première phrase de l'article 2 paragraphe 19 de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription régit l'approbation d'une formation. Les exigences formulées aux lettres a) à c) correspondent aux exigences énoncées à l'article 19, paragraphe 2, de la directive et visent à garantir la qualité de la formation. Afin de garantir celle-ci et l'évaluation des compétences conformément à l'article 27 de la directive, ont été ajoutées les lettres d) à f), qui figuraient auparavant au point 3 des instructions de service aux autorités compétentes (instruction n° 4bis, article 1.03 RPN). Pour des raisons de transparence et de sécurité juridique, les exigences correspondantes sont incluses dans le règlement, où elles sont plus faciles à trouver pour les destinataires des prescriptions.

3. Le chiffre 3 de la prescription concernant le retrait des agréments est conforme au principe énoncé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive, visant à garantir que les formations et les examens sont supervisés par l'autorité compétente et à poursuivre l'objectif d'assurance de la qualité de la formation et d'évaluation des compétences.

## **Article 15.06**

### **Validité et prolongation du certificat de qualification**

1. Au chiffre 1 de la prescription, il est procédé à une adaptation rédactionnelle des exigences relatives à la validité du certificat de qualification de l'article 4bis.04, chiffre 1, de l'ancienne version. Cette prescription correspond à l'article 11, chiffre 6, de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription met à jour l'article 4bis.04, chiffre 2, ancienne version, par une nouvelle référence au modèle de l'ES-QIN (partie V, chapitre 1) pour les certificats de qualification prolongés. Les exigences minimales pour la prolongation d'un certificat de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié sont formulées conformément à l'article 13, lettre b), de la directive, et à la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.2, de celle-ci.

## **Article 16.01**

### **Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers**

1. Cette prescription correspond à l'article 5.01, ancienne version. Elle dispose que la présence du personnel de sécurité est nécessaire et en précise la durée.

2. Le principe selon lequel le personnel de sécurité peut faire partie de l'équipage ou du personnel de bord demeure inchangé. La définition du personnel de bord dans le RPN reste conforme à celle figurant à l'article 1.01, chiffre 12.1, de l'ES-TRIN.

## **Article 16.02**

### **Expert en navigation à passagers**

Cette prescription correspond à l'article 5.02, ancienne version. Il n'y a pas de modification, à l'exception des références à l'article 16.03 et à l'article 16.04, chiffre 2.

Conformément à l'article 3, paragraphe 11, de la directive, les exigences minimales applicables à l'expert en navigation à passagers visé à la lettre a) sont maintenues, de même que l'annexe I, section 4.1, de la directive (âge minimum de 18 ans) en ce qui concerne le respect des normes de compétence visées à l'article 16.03.

L'exigence en matière de formation est maintenue et contribue à la garantie de la sécurité dans la navigation à passagers, étant donné que l'expert met régulièrement à jour ses connaissances. À cet égard, la lettre b) contient des exigences identiques à celles énoncées dans la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.1, de la directive.

## **Article 16.03**

### **Formation de base pour les experts**

1. Le chiffre 1 de la prescription modernise l'article 5.03, ancienne version. Des références aux articles 16.02 et 16.05 y sont introduites.

La formation de base des experts n'est plus harmonisée uniquement au sein des États membres de la CCNR. Il est fait référence aux standards de compétence pour les experts en navigation à passagers (ES-QIN, partie I, chapitre 5), qui couvrent les connaissances à acquérir pendant la formation théorique. Il est également fait référence aux standards pour l'examen pratique requis en vue d'obtenir un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers (ES-QIN, partie II, chapitre 2).

2. Le chiffre 2 précise les conditions de réussite des parties théorique et pratique de l'examen. La première phrase de cette nouvelle disposition répond aux exigences de l'article 17 de la directive ; un examen théorique et une épreuve pratique doivent être passés avec succès afin d'obtenir la qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers. Conformément à la première phrase de l'article 17, paragraphe 3, de la directive, la réussite d'un examen pratique est exigée en plus de celle de l'examen théorique. Il est fait référence aux standards pour l'examen pratique requis en vue d'obtenir un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers (ES-QIN, partie II, chapitre 2).

#### **Article 16.04**

##### **Stage de recyclage pour les experts**

1. La prescription met à jour l'article 5.04, ancienne version.

L'obligation de suivre une formation de recyclage après cinq ans est conforme à l'article 11, paragraphe 6, de la directive et à la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.1, de celle-ci, puisqu'il est nécessaire, dans un délai de cinq ans, de passer un nouvel examen ou de suivre un programme de formation agréé pour obtenir une prolongation de la validité du certificat.

2. À la première phrase du chiffre 2 restée inchangée, mais il y est stipulé que les cours de recyclage doivent notamment comporter des informations relatives aux nouveautés sur la sécurité des passagers. De même, dans la deuxième phrase, les exigences qui garantissent que chaque participant participe activement au cours restent inchangées.

La troisième phrase précise, conformément à l'article 16, paragraphe 1, en liaison avec l'article 17, paragraphe 2, de la directive, que, même dans le cas d'un stage de recyclage, les États veillent à ce que les personnes possèdent les compétences nécessaires à la conduite d'un bâtiment en toute sécurité et que l'évaluation des compétences soit effectuée dans le cadre d'un programme de formation organisé ou approuvé par les États eux-mêmes.

3. L'article 5.04, chiffre 3, ancienne version, est supprimé à cet endroit et déplacé à la deuxième phrase de l'article 16.10, chiffre 1.

#### **Article 16.05**

##### **Approbation des formations pour les experts**

1. Cette prescription est nouvellement introduite. Elle crée des conditions identiques à celles prévues à l'article 19 de la directive. Conformément à la directive est prévue l'approbation de programmes de formation et non plus l'approbation d'organismes de formation.

Les autorités compétentes doivent avoir préalablement approuvé les formations, en tenant compte des critères fixés à l'article 16.06.

2. L'obligation pour les autorités compétentes d'informer la CCNR de toute décision sur l'approbation des formations (ou le retrait ou la suspension d'une telle approbation) figurait auparavant aux points 2.1.4 et 2.2.3 de l'instruction de service n° 5 (Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN). Pour des raisons de transparence et de sécurité juridique, les exigences correspondantes sont incluses dans le règlement, où elles sont plus faciles à trouver pour les destinataires des prescriptions.

Une liste des formations approuvées est publiée par voie électronique par la CCNR.

#### **Article 16.06**

##### **Critères pour l'approbation des formations**

1. Cette nouvelle prescription sert à inclure, dans le RPN, des critères aux fins de l'approbation des formations. Ceci est conforme aux exigences de la troisième phrase de l'article 19, paragraphe 1, de la directive.

2. Le chiffre 2 de la prescription régit l'approbation d'une formation ou d'un stage de recyclage. Les exigences formulées aux lettres a) à c) correspondent à celles énoncées à l'article 19, paragraphe 2, de la directive et visent à garantir la qualité de la formation. Les lettres d) à f) ont été ajoutées afin de garantir la qualité de la formation et l'évaluation des compétences au regard de l'article 27 de la directive.

3. Le chiffre 3 de la prescription concernant le retrait des agréments est conforme au principe énoncé à l'article 27, paragraphe 1, de la directive, visant à garantir que les formations et les examens sont supervisés par l'autorité compétente et à poursuivre l'objectif d'assurance de la qualité de la transmission et de l'évaluation des compétences.

## **Article 16.07**

### **Secouriste**

Cette prescription correspond à l'article 5.05, ancienne version. Étant donné que la directive ne prévoit rien concernant les premiers secours et que cette fonction sert à assurer la sécurité dans la navigation à passagers, la disposition peut rester inchangée, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 16.09. Au point 3.1 de l'instruction de service n° 5 (Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN), les États membres de la CCNR partent du principe que les exigences en matière de formation aux premiers secours sont équivalentes à celles du certificat européen de premiers secours.

## **Article 16.08**

### **Porteur d'appareil respiratoire**

Cette prescription correspond à l'article 5.06, ancienne version. Comme la directive ne prévoit rien concernant le port d'appareils respiratoires, et que cette fonction sert à assurer la sécurité dans la navigation à passagers, la disposition peut rester inchangée, à l'exception d'une nouvelle référence à l'article 16.09. En ce qui concerne les exigences applicables au porteur d'un appareil respiratoire, il peut y avoir des différences dans les réglementations nationales des États membres de la CCNR, notamment en ce qui concerne l'aptitude médicale. L'aptitude du titulaire de cette fonction n'est pas détaillée dans l'ES-QIN.

## **Article 16.09**

### **Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire**

Cette prescription correspond à l'article 5.07, ancienne version. Elle renvoie aux dispositions nationales des États membres de la CCNR en ce qui concerne les exigences relatives aux cours de formation.

## **Article 16.10**

### **Modes d'attestation de la qualification**

1. Cette prescription modernise l'article 5.08, ancienne version. Le modèle de certificat de la CCNR est remplacé par un certificat de compétence conforme au modèle du CESNI (ES-QIN, partie V, chapitre 1), qui répond aux exigences de l'article 5, paragraphe 1, de la directive. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive, ce certificat ne peut être délivré que par une autorité compétente et non plus par l'organisme de formation.

La deuxième phrase introduit, conformément à l'article 11, paragraphe 6, de la directive, l'obligation de renouveler un certificat de compétence tous les cinq ans.

L'exigence selon laquelle le demandeur sollicitant le renouvellement du certificat doit suivre un stage de recyclage tous les cinq ans est également conforme à l'article 5.04, chiffres 1 et 3, ancienne version, ainsi qu'à la deuxième phrase de l'annexe I, section 4.1, de la directive. Cette exigence garantit que l'expert en navigation à passagers met régulièrement à jour ses compétences et que le titulaire d'un certificat de qualification peut ainsi contribuer à l'exploitation, en toute sécurité, des bateaux à passagers.

Conformément à l'article 11, paragraphe 1, de la directive, seule l'autorité compétente peut encore renouveler le certificat ou en délivrer un nouveau.

2. Une nouvelle référence aux articles 16.07 et 16.09 permet d'inclure, dans la prescription, l'achèvement d'un cours suivi pour la première fois et la participation à un cours de recyclage pour les secouristes.

3. Aucune modification, à l'exception de la référence aux articles 16.08 et 16.09.

4. ancienne version (biffé) La possibilité de combiner les certificats d'experts en navigation à passagers, des secouristes et des porteurs d'appareils respiratoires dans un seul document est supprimée.

Cela peut s'expliquer par le fait que la première qualification mentionnée est une qualification spécifique au sens de la directive, à laquelle s'appliquent des règles européennes uniformes en matière de qualification, d'examen et d'attestation de compétences selon les normes CESNI, tandis que les deux autres qualifications ne sont pas régies par le droit de l'Union.

## **Article 16.11**

### **Nombre du personnel de sécurité**

1. La prescription correspond à l'article 5.09, chiffre 1, ancienne version. Les règles relatives aux effectifs du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers ne sont pas modifiées.
2. La prescription correspond à l'article 5.09, chiffre 2, ancienne version. Les exceptions aux règles d'équipage pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers ne sont pas modifiées.

## **Article 16.12**

### **Obligations du conducteur et de l'expert**

1. Le chiffre 1 de la prescription correspond à l'article 5.10, ancienne version. Il n'y a pas de modification, à l'exception des références aux articles 16.02 à 16.09 et 16.10.
2. Le chiffre 2 de cette prescription comprend à présent une lettre d). L'ajout est aligné sur des exigences identiques relatives à la qualification de l'expert en navigation à passagers figurant à l'annexe II de la directive et du RPN. Par exemple, la personne qualifiée doit être en mesure de porter assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, conformément à l'article 14 du règlement (UE) n° 1177/2010. Des précisions relatives aux compétences sont également données dans les standards de compétence pour les experts en navigation avec passagers (ES-QIN, partie I, chapitre 5), auxquelles l'article 16.03 fait référence. La délimitation des fonctions du conducteur et de l'expert sert à clarifier les tâches des titulaires des qualifications respectives et est conforme à l'exigence du règlement de police et de la directive selon laquelle le conducteur assume l'entière responsabilité de la sécurité à bord.

## **Article 16.13**

### **Surveillance**

Cette prescription correspond à l'article 5.11, ancienne version. Il n'y a pas de modification concernant les contrôles qui doivent être effectués tant que des passagers se trouvent à bord.

## **Article 17.01**

### **Généralités**

Les chiffres 1 à 3 de cette prescription correspondent à l'article 2.02, ancienne version.

1. Pas de modification.
2. Pas de modification.
3. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 18.01, 18.02 et 18.03.

Aux chiffres 4 et 5 est introduite la compétence requise pour l'exercice de la fonction de conducteur par le titulaire d'une patente du Rhin, par analogie à l'article 7.01, chiffre 3, lettre b), ancienne version. L'évaluation intervient conformément à la réglementation nationale et l'interdiction de l'exercice de la fonction de conducteur n'équivaut pas à un retrait ou à une suspension de la validité du certificat de qualification au sens des articles 8.01 ou 8.02 du règlement.

## **Article 17.02**

### **Équivalences et dérogations**

1. Cette prescription est nouvellement introduite, notamment afin de pouvoir réagir de manière flexible aux innovations dans la navigation intérieure, telles que l'automatisation, par exemple.

Cette disposition permet aux autorités compétentes d'autoriser des dérogations aux prescriptions relatives aux équipages lorsqu'est assurée une sécurité équivalente de la navigation. Ceci est toutefois soumis à la condition que la CCNR ait préalablement décidé, par le biais d'une recommandation, de l'équivalence du niveau de sécurité de la dérogation éventuelle par rapport à celui assuré par les prescriptions relatives aux équipages énoncées plus loin. Jusqu'à présent, conformément à l'article 3.23 de l'ancienne version, de telles dispositions n'étaient possibles que sur le territoire néerlandais, sur la base des dispositions nationales du binnenvaartwet néerlandais.



2. Cette disposition permet aux autorités compétentes d'adapter au cas par cas les dispositions relatives à l'équipage minimum en présence d'innovations techniques, sur la base des recommandations de la CCNR. Les enseignements acquis lors de l'application de dispositions dérogatoires basées sur les recommandations peuvent être exploités pour élaborer des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.03 du RPN ou des prescriptions qui ne sont pas limitées dans le temps, à des fins expérimentales.

3. Cette prescription prévoit l'inscription de l'équivalence et de la dérogation dans le certificat de navigation intérieure (voir l'article 1.02, chiffre 51 du RPN).

4. Cette prescription prévoit un délai d'un mois pour la notification à la CCNR par les autorités compétentes et pour la publication des équivalences et dérogations accordées.

## **Article 18.01**

### **Modes d'exploitation**

Cette prescription correspond à l'article 3.10, ancienne version.

1. Pas de modification.

2. et 3. Pas de modification, à l'exception d'une nouvelle référence à la section V de l'ES-TRIN concernant les exigences minimales, le montage et les essais de fonctionnement des tachygraphes dans la navigation intérieure. Cela rend inutiles des exigences distinctes dans le RPN. Les équipements concernés, de même que d'autres équipements techniques agréés pour la navigation intérieure dans le cadre de l'ES-TRIN, font l'objet d'une publication sur le site internet cesni.eu. Dans la version néerlandaise du chiffre 2, le mot « semaine de calendrier » a en outre été aligné sur les versions allemande et française.

## **Article 18.02**

### **Temps de repos obligatoire**

Cette prescription correspond à l'article 3.11, ancienne version.

Pas de modification.

## **Article 18.03**

### **Changement ou répétition du mode d'exploitation**

Cette prescription correspond à l'article 3.12, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 1 et 3.

2. – 4. Pas de modification.

5. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 4.

6. Adaptation rédactionnelle de la version allemande, voir la définition à l'article 1.02, chiffre 1.

7. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.02, chiffre 4.

## **Article 18.04**

### **Livre de bord – Tachygraphe**

Cette prescription correspond essentiellement à l'article 3.13, ancienne version.

1. Conformément à l'article 22, paragraphe 6, et à l'article 3, paragraphe 21, de la directive, seul un livre de bord ouvert aux inscriptions est requis à bord du bâtiment. Il est fait référence à ES-QIN, qui contient un modèle pour le livre de bord dans la partie V, chapitre 5. L'article 22, paragraphe 4, en liaison avec l'article 34 de la directive prévoit la référence aux standards CESNI pour le modèle.

Pour la délivrance d'un premier livre de bord, est seulement prévue l'inscription du numéro européen unique d'identification des bateaux et non l'inscription du numéro officiel du bateau, ce dernier n'étant plus attribué depuis quelques années.

Une adaptation rédactionnelle a été nécessaire par rapport à l'annexe O du RVBR. Outre les certificats de visite et les certificats communautaires, qui sont toujours valables, le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devrait également être couvert, conformément au modèle figurant à l'annexe 3, section I de l'ES-TRIN.

2. Adaptation rédactionnelle tenant compte de la définition à l'article 1.02, chiffre 54.
3. Pas de modification.
4. Il est désormais prévu que soit inscrit seulement le numéro européen unique d'identification des bateaux et non le numéro officiel du bateau.
5. Pas de modification, à l'exception de la référence à l'article 18.01, chiffre 2.
6. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 18.03.
7. Pas de modification.

#### **Article 19.01**

##### **Équipement des bâtiments**

Cette prescription correspond à l'article 3.14, ancienne version. Seul le titre a été modifié en liaison avec la définition du « bâtiment » à l'article 1.02, chiffre 1.

1. Pas de modification.
  - 1.1. Adaptation rédactionnelle pour aligner la rédaction sur celle de l'ES-TRIN et ne plus utiliser « Gefahrenbereiche » dans la version allemande.  
Les lettres g) et h), qui étaient sans objet, ont été supprimées par analogie à l'ES-TRIN.
  - 1.2. Pas de modification.
2. Adaptation rédactionnelle visant à préciser qu'il s'agit de la commission de visite.

#### **Article 19.02**

##### **Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs**

Cette prescription correspond à l'article 3.15, ancienne version.  
Pas de modification.

#### **Article 19.03**

##### **Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides**

Cette prescription correspond à l'article 3.16, ancienne version.

1. Adaptation rédactionnelle dans la note de bas de page 2.
2. – 4. Pas de modification.

#### **Article 19.04**

##### **Équipage minimum des bateaux à passagers**

Cette prescription correspond à l'article 3.17, ancienne version.

1. – 3. Pas de modification.
4. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 19.02.
5. – 8. Pas de modification.
9. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence au chapitre 16.
10. Pas de modification.

#### **Article 19.05**

##### **Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01**

Cette prescription correspond à l'article 3.18, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.01 à 19.04.
2. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.01 à 19.04.
3. Pas de modification.

#### **Article 19.06**

##### **Équipage minimum des autres bâtiments**

Cette prescription correspond à l'article 3.19, ancienne version.

1. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence aux articles 19.02 à 19.04.
2. Pas de modification, à l'exception de la nouvelle référence à l'article 19.02.
3. Pas de modification.

#### **Article 19.07**

##### **Équipage minimum des navires de mer**

Cette prescription correspond à l'article 3.20, ancienne version.

1. Pas de modification.
2. La première phrase a pu être rédigée de manière plus concise suite à l'introduction d'une définition de la « Convention STCW » à l'article 1.02, chiffre 58. Ainsi, comme à l'article 3, paragraphe 8, de la directive et à l'article 1er, paragraphe 21, de la directive 2008/106/CE, il est fait référence à la version actuelle de la convention STCW.

Nouvelle référence aux articles 19.02 et 19.06. Dans la version néerlandaise, le mot « vaartijdenboek » a été remplacé par le mot « logboek » afin de s'aligner sur les versions allemande et française. Il est ainsi précisé qu'il s'agit du journal de bord des navires de mer.

#### **Article 19.08**

##### **Équipage minimum des péniches de canal**

Cette prescription correspond à l'article 3.21, ancienne version, avec une adaptation mineure concernant la « patente ».

#### **Article 19.09**

##### **Équipage minimum des bateaux de plaisance**

Cette prescription correspond à l'article 3.22, ancienne version avec une adaptation mineure concernant la « patente ».

#### **Article 19.10**

##### **Exception**

Cette prescription correspond à l'article 3.23, ancienne version.

Pas de modification.

#### **Article 20.01**

##### **Validité des livrets de service**

L'article 20.01 ne peut refléter la distinction entre les deux types de livrets de service, étant donné que les prescriptions transitoires ne peuvent concerner que des documents existants. Les livrets de service pour les conducteurs ne seront délivrés qu'à compter de 2023. Toutes les qualifications actuelles à l'exception de celle du conducteur sont traitées dans la prescription transitoire relative aux livrets de service.

1. En ce qui concerne la validité des livres de bord et des livrets de service, il existait jusqu'à présent une disposition transitoire commune dans l'article 9.01, ancienne version. Les livrets de service délivrés jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin restent valables dans la mesure fixée par les prescriptions en vigueur lors de leur délivrance, c'est à dire jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032. Toutefois, afin d'assurer la sécurité de la navigation et d'accélérer l'introduction effective des standards d'aptitude médicale (ES-QIN, partie IV), la première phrase du chiffre 1 de la prescription ne fait que préserver l'acquis qui aurait existé si le RPN était resté en vigueur. Par conséquent, à l'exception du conducteur, les membres de l'équipage doivent, en tant que titulaires éventuels d'un livret de service délivré avant le 18 janvier 2022, justifier leur aptitude médicale s'ils atteignent l'âge de 65 ans avant le 17 janvier 2032. Il leur est ensuite délivré un certificat, conformément aux prescriptions du nouveau RPN.

La deuxième phrase ne fait aucune distinction entre les livrets de service reconnus comme équivalents en vertu du présent règlement et les livrets de service reconnus comme équivalents avant 2022 pour lesquels la même limite d'âge avait été convenue entre les États membres de la CCNR et sept États membres de l'UE situés en dehors du bassin du Rhin.

2. La première phrase du chiffre 2 dispose que, conformément au chiffre 1, le titulaire d'un livret de service doit faire une demande de livret de service délivré en vertu du nouveau règlement avant le 17 janvier 2032 s'il souhaite continuer à travailler en tant que membre d'équipage. En ce qui concerne les conditions de délivrance, la deuxième phrase renvoie à l'article 5.01.

Toute autorité compétente d'un État membre de la CCNR peut échanger l'ancien livret de service contre un nouveau. L'ancien livret de service doit être présenté afin qu'il puisse être invalidé, le demandeur ne pouvant être en possession que d'un seul livret de service actif, conformément à l'article 5.01, chiffre 1, du RPN, ainsi qu'à l'article 34, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 6, de la directive. Les exigences selon lesquelles le demandeur doit en outre prouver son identité et, après avoir atteint l'âge de 60 ans, son aptitude médicale, sont conformes à l'article 34, paragraphe 3, troisième phrase, de la directive.

Afin d'accélérer l'entrée en vigueur des exigences identiques de la directive et du RPN, qui sont précisées dans l'ES-QIN, le livret de service peut déjà avoir été remplacé par un livret de service conforme au modèle du CESNI lorsque le titulaire demande une nouvelle qualification ou que lui soit délivré un duplicata. Dans ce cas, le nom du titulaire du certificat de qualification est également consigné pour la première fois dans la base de données, conformément à l'article 2.01 du nouveau RPN.

## **Article 20.02**

### **Validité des livres de bord**

1. Les livres de bord délivrés jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau RPN restent valables dans la mesure fixée par les prescriptions en vigueur lors de leur délivrance, c'est à dire jusqu'à leur date d'expiration initiale, mais au plus tard jusqu'au 17 janvier 2032.

La deuxième phrase ne fait aucune distinction entre les livres de bord reconnus comme équivalents en vertu du présent règlement et les livres de bord au contenu identique reconnus comme équivalents et délivrés par un État non membre de la CCNR (dans ce cas précis, l'Autriche).

2. L'obligation stipulée au chiffre 1, consistant à échanger, avant l'expiration de la période de dix ans, le livre de bord contre un livre de bord conforme au nouveau règlement permet d'introduire de manière effective les livres de bord conformes à l'ES-QIN (partie V, chapitre 5), dont le format est identique à celui prévu par le règlement d'application et au modèle pour le Rhin.

### **Article 20.03**

#### **Validité des patentes du Rhin antérieures**

1. Le chiffre 1 correspond à l'article 38, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive. Les grandes et les petites patentes du Rhin, qui s'appliquent toutes deux aux bateaux entrant dans le champ d'application de la directive, tel que défini à son article 2, peuvent rester valables jusqu'au 17 janvier 2032 au plus tard (sauf s'ils expirent plus tôt).

2. Comme les patentes précédentes seront invalidées au plus tard à partir du 18.01.2032, elles doivent être échangées si le conducteur souhaite continuer à travailler. Il est ainsi tenu compte de la différence faite auparavant entre les petites et les grandes patentes du Rhin, devenue à présent obsolète, étant donné qu'il n'y aura plus qu'une seule patente du Rhin à l'avenir. Pour qu'une petite patente du Rhin puisse être échangée contre une patente du Rhin délivrée en vertu du nouveau règlement, le titulaire de la petite patente du Rhin doit également avoir au moins un an d'expérience de conduite en tant que titulaire de la petite patente du Rhin.

Quelle que soit la patente du Rhin, le demandeur doit présenter son ancienne patente et sa pièce d'identité. À partir de l'âge de 60 ans, le demandeur est aussi tenu de justifier son aptitude médicale, conformément à l'article 4.02.

3. La durée de validité des certificats de conduite de bateaux reconnus équivalents par la CCNR est, elle aussi, limitée au 17 janvier 2032. Là encore, des justificatifs attestant la qualification (étayée par le certificat de conducteur), l'identité et, le cas échéant, l'aptitude médicale, doivent être présentés.

La durée de validité des certificats de conducteur délivrés par sept autres États membres de l'UE ne peut être supérieure à celle prévue par le RPN en vigueur et expire au moment du premier examen médical à l'âge de 50 ans ou, en cas d'expiration automatique, le 17 janvier 2032.

4. ancienne version : Étant donné que les patentes radar et les diplômes de conducteur radar ne figurent plus dans le nouveau cadre réglementaire, et que la navigation au radar au sens de l'article 6, point c), de la directive (et de l'article 13.01 du présent règlement), fait l'objet d'une autorisation spécifique inscrite dans le certificat de conduite, il n'y a plus de disposition transitoire concernant la patente radar et le diplôme de conducteur au radar.

L'objectif de la nouvelle réglementation est d'avoir un document unique attestant toutes les qualifications d'un conducteur.

### **Article 20.04**

#### **Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport**

Cette disposition est nouvellement introduite. Selon l'article 2, paragraphe 2, points a) et c), la directive ne s'applique pas aux personnes naviguant à des fins sportives ou de plaisance, ni aux forces armées et aux services d'urgence. La CCNR souhaite ne pas modifier la date de validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport.

### **Article 20.05**

#### **Validité de la connaissance de secteur antérieure**

L'autorisation délivrée aux titulaires de patentes du Rhin qui ont passé, avant l'entrée en vigueur du règlement, un examen de conduite sur des tronçons pour lesquels une connaissance de secteur est requise ne sera pas retirée après le 17 janvier 2022. Ceci est conforme au principe de protection de l'autorisation spécifique de navigation sur des sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, tel que prévu à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point b), de la directive.

## **Article 20.06**

### **Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures**

1. Cette prescription concerne les titulaires d'un certificat de conduite reconnu comme équivalent sur le Rhin. Selon le chiffre 1 du règlement, ces conducteurs peuvent également continuer à naviguer sur les sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques. Ceci est conforme au principe de protection de l'autorisation spécifique de navigation sur des sections de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques, tel que prévu à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point b), de la directive.
2. Le chiffre 2 assimile le certificat de route à l'autorisation spéciale de naviguer sur les sections de voies d'eau intérieures présentant des risques particuliers.

## **Article 20.07**

### **Validité de l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. L'autorisation spécifique de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime est créée par la directive (article 6, point a), et article 8). Étant donné que l'autorisation spécifique est inscrite sur le certificat de qualification de conducteur, cette inscription ne peut se faire que lorsque l'ancienne version de la patente du Rhin est échangée contre une nouvelle patente du Rhin. En ce qui concerne l'ancienne patente du Rhin, les compétences pour naviguer sur les voies d'eau intérieures étaient démontrées par un examen théorique.
2. Selon le chiffre 2 du règlement, le conducteur acquiert l'autorisation spécifique de naviguer sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime automatiquement avec l'échange de la patente, étant donné que, selon l'ancienne version du RPN, les connaissances nautiques et des prescriptions pour la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime faisaient déjà partie du contenu de l'examen théorique pour l'obtention d'une grande ou petite patente du Rhin. Ceci est conforme au principe énoncé à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point a), de la directive, qui prévoit de préserver des autorisations spécifiques déjà acquises.

## **Article 20.08**

### **Validité des certificats en vertu de la Convention STCW**

Cette prescription introduit une équivalence entre les qualifications des membres d'équipage des navires de mer en vertu de la convention STCW et les qualifications des membres d'équipage en vertu du RPN. En ce qui concerne la qualification du conducteur, cette équivalence est maintenue jusqu'au 17 janvier 2038, conformément à l'article 38, paragraphe 6, de la directive.

## **Article 20.09**

### **Validité des patentes radar**

1. Cette prescription dispose que les titulaires de patentes radar du Rhin resteront autorisés à naviguer au radar sur le Rhin. Le chiffre 1 correspond ainsi à la notion de protection de l'autorisation spécifique prévue à l'article 38, paragraphe 2, en liaison avec l'article 6, point c), de la directive.
2. Dans le cadre de l'ancienne version du RPN, il était nécessaire que le conducteur soit titulaire d'une patente radar, en plus de sa patente du Rhin, afin de pouvoir naviguer au radar.
3. Comme il existe des certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus comme équivalents par la CCNR, conformément à l'annexe D6 de l'ancien RPN, cela correspond au principe de préservation des autorisations spécifiques acquises lorsque les titulaires de ces certificats radar conservent l'autorisation de naviguer au radar sur le Rhin.

## **Article 20.10**

### **Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL**

1. Selon l'article 4bis.04, chiffre 1, et la deuxième phrase de l'article 5.08, chiffre 1 du RPN, ancienne version, les certificats de qualification d'expert en navigation à passagers et les attestations d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié comme combustible sont valables cinq ans. Cette disposition transitoire correspond à l'article 11, paragraphe 6, de la directive, qui fixe à cinq ans la validité maximale de ces certificats spéciaux.

2. L'introduction de cette prescription crée une transition entre les activités spécifiques prévues par l'ancienne version du RPN et le nouveau système, qui est identique à la directive.

## **Article 20.11**

### **Prise en compte des temps de navigation**

Une disposition relative à la prise en compte des temps de navigation est maintenue (article 9.04 du RPN, ancienne version). La formulation adaptée indique clairement que les temps de navigation effectués avant l'entrée en vigueur du règlement peuvent également être pris en compte pour étayer les qualifications au titre du nouveau RPN. Cela étant, elle s'applique également aux temps de navigation effectués qui ne sont pris en compte que si les conditions générales sont remplies (par exemple, inscription dans un livret de service et validation par l'autorité compétente).

### **Annexe 1 : Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure**

Dans le nouveau RPN, il est fait référence à un modèle qui a été élaboré dans le cadre du CESNI/QP, sur proposition de la délégation allemande. Le modèle a été adopté par le CESNI lors de la session de printemps 2022 par la résolution 2022-I-2 et favorise l'harmonisation sur toutes les voies d'eau européennes.

### **Annexe 2 : Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration**

Les programmes d'examen pour la patente de sport et la patente de l'administration sont maintenus. La proposition repose sur l'actuelle annexe D7. Pour le programme d'examen théorique en vue de l'obtention de la patente du Rhin et de l'autorisation spécifique pour la navigation radar, il convient de se référer aux connaissances énoncées dans les standards de compétence de l'ES-QIN, (Partie I, chapitres 2 et 4). Tel est le cas aussi pour l'autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime.

### **Annexes 3 et 4 : Patente de sport et patente de l'Administration**

Un renvoi au site web de la CCNR devrait permettre de garantir que les patentes nationales en vigueur pourront être présentées sous forme numérique et que la liste des patentes pourra être actualisée s'il y a lieu.

### **Annexe 5 : Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques**

Cette annexe prévoit, dans une partie A, des exigences pour les tronçons du Rhin présentant un risque spécifique et, dans une partie B, une liste des parties du Rhin pour lesquelles sont requises des qualifications supplémentaires du conducteur.

Conformément à l'article 7.05 de l'ancien RPN, est prévue dans la partie A, chiffre 1, la nécessité d'une autorisation spécifique pour la navigation sur les voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques pour les tronçons compris entre le p.k. 335,92 (écluses d'Iffezheim) et le p.k. 857,40 (bac de Spyck).

À la partie A, chiffre 2 le RPN prévoit, en ce qui concerne l'examen, que la preuve des autorisations spécifiques sera apportée, sous la forme d'un examen oral ou d'un examen à choix multiple, dans chaque cas en combinaison avec des voyages de secteur.

La liste des exigences en matière de connaissances est reprise (ancien article 7.06, chiffre 2) et davantage précisée pour une application harmonisée des critères.

Le conducteur qui navigue sur des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques doit posséder une connaissance précise des caractéristiques et particularités locales des sections de voie d'eau mentionnées, afin de naviguer sur lesdites sections en toute sécurité.

- 1) Le conducteur doit posséder des connaissances concernant les flux et vitesses du courant de la section. Il doit être capable d'adapter son comportement de conduite à la situation locale.
- 2) Le conducteur doit connaître les caractéristiques hydromorphologiques de la section de voie d'eau et doit être capable d'adapter sa conduite en conséquence.
- 3) Le conducteur doit posséder une connaissance suffisante des conditions nautiques locales de la section de voie d'eau, y compris en l'absence de services adéquats d'information sur le chenal navigable ou de cartes appropriées.
- 4) Le conducteur doit connaître les dispositions locales spécifiques relatives au trafic.

Partie A, chiffre 3 : La fréquence des voyages de secteur requis est changée par rapport aux règles en vigueur à ce jour, désormais sont requis six voyages au total au lieu de 16, dont trois vers l'amont et trois vers l'aval. Le candidat doit avoir parcouru le tronçon au cours des trois dernières années. Les voyages effectués jusqu'à 10 ans auparavant ne sont pas pris en compte.

Partie A, chiffre 4 : L'exigence relative au bâtiment avec lequel les voyages sont effectués reste inchangée.

Partie A, chiffre 5 : Les voyages de secteur effectués sont attestés par le livret de service. Il reste à déterminer si les modèles actuels de la Partie V de l'ES-QIN devraient être révisés, afin de préciser que le candidat doit effectivement avoir été présent dans la timonerie ou avoir décidé lui-même du cap et de la vitesse du bâtiment.

Partie A, chiffre 6 : Cette prescription vise à rendre plus efficace dans la pratique la deuxième phrase de la disposition du chiffre 3: si, à l'avenir, pour être admissible à l'examen de connaissance de secteur, le candidat doit obligatoirement avoir été présent dans la timonerie ou avoir décidé de manière autonome du cap et de la vitesse du bâtiment, ce chiffre permettra au candidat d'en faire la demande au conducteur concerné.

Comme cette prescription ne peut pas être appliquée de manière contraignante, elle a essentiellement une fonction de rappel.

Dans la partie B sont énumérées les parties suivantes du Rhin, avec des indications supplémentaires sur les tronçons pour lesquels sont exigées des qualifications supplémentaires du conducteur :

- Rhin du p.k. 335,92 (écluse d'Iffezheim) au p.k. 352,07 (frontière franco-allemande),
- Rhin du p.k. 352,07 (frontière franco-allemande) au p.k. 425,00 (Mannheim),
- Rhin du p.k. 425,00 (Mannheim) au p.k. 498 (Mayence, Mainspitze),
- Rhin du p.k. 498,00 (Mayence, Mainspitze) au p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle),
- Rhin du p.k. 592,00 (Coblence, embouchure de la Moselle) au p.k. 769,00 (Krefeld),
- Rhin du p.k. 769,00 (Krefeld) au p.k. 857,40 (bac de Spyck/frontière avec les Pays-Bas).



**Annexes 6 et 7 : Attestation de secouriste en navigation à passagers et Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers (Modèle)**

Ces annexes ne relèvent pas du champ d'application de la directive (UE) 2017/2397. Il s'agit d'une actualisation des annexes C2 et C3 actuelles ; il doit également être possible d'enregistrer le numéro d'identification du membre d'équipage (CID).

**Annexe 8 : Attestation pour la justification du temps de repos exigé conformément à l'article 18.03, chiffres 2 à 6**

Le projet repose sur l'actuelle annexe A4, les renvois et la terminologie sont adaptées au nouveau règlement.

Le tableau synoptique suivant présente de manière simplifiée la modernisation du RPN, en vue d'intégrer les standards CESNI et d'introduire une approche basée sur les compétences.

Le tableau contient quatre colonnes :

- **Colonne 1** : version actuelle du RPN;
- **Colonne 2** : nouveau RPN;
- **Colonne 3** : directive (UE) 2017/2397, le cas échéant, les dispositions ne relevant pas du champ d'application de la directive sont signalées par un « \* » ;
- **Colonne 4** : observations relatives aux modifications du nouveau RPN concernant
  - la conformité avec la directive,
  - les éléments nouveaux du RPN,
  - les renvois à l'ES-QIN,
  - les explications détaillées des prescriptions qui présentent systématiquement un intérêt particulier.

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
2.01	1.01 Champ d'application	2	Exigence identique, mais exclusion des bacs, car pas de compétence de la CCNR
1.01	1.02 Définitions	3	Exigence identique
1.02	1.03 Prescriptions de caractère temporaire	*	Insertion d'une clause relative au maintien de dispositions conformes à la directive (UE) 2017/2397.
1.03	1.04 Instructions de service	*	Pas de modification
--	1.05 Suivi ( <b>nouveau</b> )	27	Exigence identique
--	1.06 Évaluation ( <b>nouveau</b> )	28	Exigence identique
--	2.01 Enregistrement de données dans un registre numérique ( <b>nouveau</b> )	25	Exigence identique
3.01	3.01 Dénomination des qualifications	3 (9) 3 (11) 3 (12) *	Exigence identique avec qualifications supplémentaires
3.05	3.02 Validité des documents relatifs aux équipages	12 (4) 4 (2) 5 (1) 4 (3) 5 (2) 10 (1) + (2)	Exigence identique : autorisations spécifiques, livret de service et certificat de qualification combinés dans un document, certificat de qualification pour des opérations spécifiques, principe de l'équivalence des qualifications de la navigation maritime et de la navigation intérieure.
7.14 chiffre 5	3.03 Duplicata	*	Complément
7.16, 8.08	3.04 Frais	*	Complément
3.03	4.01 Aptitude des membres de l'équipage	23	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie IV) [Standards pour l'aptitude médicale]
3.04, 7.17, 7.18	4.02 Contrôle périodique de l'aptitude	23 (3)	Exigence identique
3.03 chiffre 2	4.03 Aptitude médicale du mécanicien	*	Complément

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.06	5.01 Livret de service	4 (1) 4 (2) 5 (1) 22 (1) 22 (2) 22 (4) 22 (6)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2), (Partie V, Chapitre 4) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification/ Standards pour le livret de service]
3.09	5.02 Justification du temps de navigation et des secteurs parcourus	7 (1)	Exigence identique
--	6.01 Approbation d'un programme de formation ( <b>nouveau</b> )	19	Exigence identique avec précision
7.11 chiffre 1	7.01 Admission à l'examen administratif	*	Complément
7.12	7.02 Contenu de l'examen administratif	17 (3) 18 (1)	Exigence identique : Parties théorique et pratique de l'examen
7.08	7.03 Commissions d'examen pour les examens administratifs	18 (1) phrase 2 18 (5)	Exigence identique
7.20	8.01 Suspension de la validité du certificat de qualification	14 (2) 23 (4), 3 (13)	Exigence identique
7.22	8.02 Retrait du certificat de qualification	14 (1) 15 phrase 1 14 (3)	Exigence identique
7.24	8.03 Confiscation du certificat de qualification qui a été délivré en tant que document physique	*	Complément
--	9.01 Qualifications au niveau de base et au niveau opérationnel ( <b>nouveau</b> )	Annexe I.1 et 2. 3 (17)	Exigence identique Nouveau : Distinction en niveau de base et niveau opérationnel
3.02	10.01 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation	Annexe I.1. et 2.	Exigence identique en tenant en compte le personnel des machines

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.02 phrase 1 chiffre 7	10.02 Exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation pour le mécanicien	*	Complément
--	10.03 Validité et délivrance des certificats de qualification pour le niveau de base et le niveau opérationnel ( <b>nouveau</b> )	11 (4) 11 (3)	Exigence identique Nouveau : Introduction d'une validité Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification]
6.02	11.01 Obligation de patente	4 (1) *	Exigence identique et modification concernant la patente de sport
6.04	11.02 Types de patente	4 (1) 6 lettre c)	Exigence identique La patente radar devient partie intégrante de la patente, suppression de la petite patente
7.01	12.01 Patente du Rhin	Annexe I 3.1 17 (3) 17 (4)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 2), (Partie II, Chapitre 4); (Partie III, Chapitre 1 et 2) [Standards de compétence pour le niveau de commandement/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification de conducteur / Exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure/ Standards pour la procédure administrative pour l'agrément de simulateurs de conduite des bateaux et de simulateurs radar]
7.03	12.02 Patente de sport	2 (2) lettre a)	Exclusion du champ d'application de la directive Nouveau : Distinction entre examen théorique et pratique et possibilité d'examen pratique sur le simulateur
7.04	12.03 Patente de l'Administration	2 (2) lettre c)	Exclusion du champ d'application de la directive Nouveau : Distinction entre examen théorique et examen pratique et possibilité d'examen pratique sur le simulateur

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
7.09, 7.11	12.04 Demande d'admission à l'examen administratif	*	Adaptation
7.13	12.05 Dispenses et allègements à l'examen	*	Adaptation
--	12.06 Examens dans le cadre d'un programme de formation approuvé <b>(nouveau)</b>	17 (2) lettre b)	Exigence identique
--	12.07 Validité et délivrance des certificats de qualification de conducteur <b>(nouveau)</b>	11	Exigence identique - Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
7.14 chiffres 3 et 4	12.08 Patente du Rhin provisoire	*	Complément
7.15, 8.02, 8.05	13.01 Autorisations spécifiques <b>(nouveau)</b>	6 12 (1) 12 (2) 12 (3) 12 (4) 17 (2) et 18 et 19	Identique à la systématique de la directive : l'attestation de connaissances de secteur est une des différentes autorisations spécifiques
6.03, 8.01, 8.04	13.02 Autorisation spécifique pour la navigation au radar	6 lettre c 17 (3) 17 (4) 21 (2) 12 (1), (3) Annexe II 3.2.	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 4), (Partie II, Chapitre 1), (Partie III, Chapitre 1 et 2) [Standards de compétence pour la navigation au radar/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar/ Exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure/ Standards pour la procédure administrative pour l'agrément de simulateurs de conduite des bateaux et de simulateurs radar]

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
7.05	13.03 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques	6 lettre b) et 9 12 (2), (3)	Exigence identique
7.01	13.04 Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime <b>(nouveau)</b>	6 lettre a) et 8 12 (1), (3)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 3) [Standards de compétence pour la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime]
Chapitre 4bis	13.05 Autorisation spécifique pour la conduite de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible	6 lettre d) 12 (5) 12 (1), (3)	Exigence identique
--	13.06 Autorisation spécifique pour la conduite de gros convois <b>(nouveau)</b>	6 lettre e) Annexe I 3.2.4 12 (1), (3)	Exigence identique
4.01	14.01 Renvoi aux dispositions de l'ADN	2	Exigence identique
4a.01	15.01 Expertise et instruction	3 (12) 6 lettre d)	Exigence identique
4a.02	15.02 Certificat de qualification	5 (1) 34 et 11 (3) Annexe I 4.2	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
4a.03	15.03 Formation et examen	17 (3) phrase 1 lettre c) et phrase 3	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 6), (Partie II, Chapitre 3) [Standards de compétence pour les experts en gaz naturel liquéfié (GNL)/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL)]
4a.05	15.04 Approbation des formations	5 (1), 17	Exigence identique

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
--	15.05 Critères pour l'approbation des formations <b>(nouveau)</b>	19 (1) 19 (2) 27	Exigence identique
4a.04	15.06 Validité et prolongation du certificat de qualification	11 (6) 13 lettre b) Annexe I 4.2 phrase 2	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
5.01	16.01 Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	*	Pas de modification
5.02	16.02 Expert en navigation à passagers	3 (11) Annexe I 4.1	Exigence identique
5.03	16.03 Formation de base pour les experts	17 (2) 17 (3)	Exigence identique Renvoi à l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5), (Partie II, Chapitre 2) [Standards de compétence pour les experts en navigation avec passagers/ Standards pour l'examen pratique requis pour l'obtention d'un certificat de qualification pour la fonction d'expert en navigation à passagers]
5.04	16.04 Stages de recyclage pour les experts	11 (6) Annexe I 4.1 phrase 2 16 (1) et 17 (2)	Exigence identique
--	16.05 Approbation des formations pour les experts <b>(nouveau)</b>	19	Exigence identique
--	16.06 Critères pour l'approbation des formations <b>(nouveau)</b>	19 (1) 19 (2) 27	Exigence identique
5.05	16.07 Secouriste	*	Pas de modification
5.06	16.08 Porteur d'appareil respiratoire	*	Pas de modification

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
5.07	16.09 Formations et stages de recyclage pour les secouristes et porteurs d'appareil respiratoire	*	Pas de modification
5.08	16.10 Modes d'attestation de la qualification	5 (1) 11 (1) 11 (2) 11 (6) Annexe I 4.1 phrase 2	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1) [Standards pour les certificats de qualification de conducteur et pour les certificats de qualification d'expert en gaz naturel liquéfié (GNL) et d'expert en navigation à passagers]
5.09	16.11 Nombre du personnel de sécurité	*	Pas de modification
5.10	16.12 Obligations du conducteur et de l'expert	Annexe II 4.1	Exigence identique
5.11	16.13 Surveillance	*	Pas de modification
2.02, 7.01	17.01 Généralités	*	Adaptation
--	17.02 Équivalences et dérogations <b>(nouveau)</b>	*	Complément
3.10	18.01 Modes d'exploitation	*	Adaptation Adaptation subséquente concernant le tachygraphe : renvoi à l'ES-TRIN, pas de modification de fond
3.11	18.02 Repos obligatoire	*	Pas de modification
3.12	18.03 Changement ou répétition de mode d'exploitation	*	Pas de modification
3.13	18.04 Livre de bord - Tachygraphe	22 (6) 3 (21)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 5) [Standards pour le livre de bord]
3.14	19.01 Équipement des bâtiments	*	Pas de modification
3.15	19.02 Équipage minimum des automoteurs et des pousseurs	*	Pas de modification



RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
3.16	19.03 Équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides	*	Pas de modification
3.17	19.04 Équipage minimum des bateaux à passagers	*	Pas de modification
3.18	19.05 Non-conformité au standard d'équipement visé à l'article 19.01	*	Pas de modification
3.19	19.06 Équipage minimum des autres bâtiments	*	Pas de modification
3.20	19.07 Équipage minimum des navires de mer	*	Pas de modification
3.21	19.08 Équipage minimum des péniches de canal	*	Pas de modification
3.22	19.09 Équipage minimum des bateaux de plaisance	*	Pas de modification
3.23	19.10 Exception	*	Pas de modification
9.01	20.01 Validité des livrets de service	38 (4)	Exigence identique Modèle : Renvoi à l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 2) [Standards pour le livret de service combiné avec des certificats de qualification]
9.01	20.02 Validité des livres de bord	38 (4)	Exigence identique
9.02	20.03 Validité des patentes du Rhin antérieures	38 (1)	Exigence identique
--	20.04 Validité des patentes de l'Administration et des patentes de sport <b>(nouveau)</b>	*	Complément
--	20.05 Validité de la connaissance de secteur antérieure <b>(nouveau)</b>	38 (2) et 6 lettre b)	Exigence identique
--	20.06 Validité des attestations de connaissance de secteur antérieures <b>(nouveau)</b>	38 (2) et 6 lettre b)	Exigence identique

RPN - version précédente (Article)	Nouveau RPN (Article)	Directive (UE) 2017/2397 (Article)	Observations relatives aux modifications du nouveau RPN
--	20.07 Validité de l'autorisation spécifique pour les voies d'eau intérieures <b>(nouveau)</b>	38 (2) et 6 lettre a), 8	Exigence identique
--	20.08 Validité des certificats en vertu de la Convention STCW <b>(nouveau)</b>	38 (6)	Exigence identique
9.03	20.09 Validité des patentes radar	38 (2) et 6	Exigence identique
9.05	20.10 Validité de la qualification de personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers ou d'expert en GNL	11 (6)	Exigence identique
9.04	20.11 Prise en compte des temps de navigation	*	Pas de modification
Annexe B2	Annexe 1 : Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation rhénane (Modèle)	23 (1)	Modèle de certificat médical en cours d'élaboration dans le cadre du CESNI.
Annexe D7	Annexe 2 : Programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration	*	Exclusivement programme d'examen pour la patente de sport et la patente de l'administration.
--	Annexe 3 : Patente de sport	*	Complément
--	Annexe 4 : Patente de l'Administration	*	Complément
--	Annexe 5 : Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques	6 lettre b et 9	Complément
Annexe C2	Annexe 6 : Attestation de secouriste en navigation à passagers (Modèle)	*	Quelques modifications visant à harmoniser la terminologie par rapport à celle des modèles CESNI.

<b>RPN - version précédente</b> (Article)	<b>Nouveau RPN</b> (Article)	<b>Directive (UE)</b> <b>2017/2397</b> (Article)	<b>Observations</b> relatives aux modifications du nouveau RPN
Annexe C3	Annexe 7 : Attestation de porteur d'appareil respiratoire en navigation à passagers (Modèle)	*	Quelques modifications visant à harmoniser la terminologie par rapport à celle des modèles CESNI.
Annexe A4	Annexe 8 : Attestation pour la justification du temps de repos exigé conformément à l'article 18.03, chiffres 2 à 6 (Modèle)	*	Adaptation des références et de la terminologie.

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

Aucune, à l'exception d'un rejet des modifications proposées.

### **Conséquences de ces amendements**

Le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin joint en annexe est adopté en remplacement de la version actuellement en vigueur, adoptée par la résolution 2010-I-8 et ainsi abrogée.

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

Il serait possible de renoncer à ces amendements. Cependant, il serait alors impossible de mettre en œuvre les dispositions de l'ES-QIN de manière coordonnée et harmonisée dans les cadres juridiques respectifs de la CCNR et de l'UE.

**Résolution**  
**(adoptée par procédure écrite le 8 novembre 2022)**

**I**

La Commission centrale,

réaffirmant son engagement en faveur d'une réglementation modernisée relative aux qualifications dans un cadre juridique européen, conformément à l'objectif énoncé dans la Déclaration de Bâle (2006) et confirmé dans la Déclaration de Mannheim (2018),

souhaitant promouvoir l'intégration et le développement du marché européen de la navigation intérieure, notamment par la création d'un cadre juridique pour la formation de personnel navigant qualifié,

souhaitant assurer la sécurité de la navigation, et prête à relever les défis de la transition environnementale et numérique,

vu la directive (UE) 2017/2397 et afin d'harmoniser le cadre juridique rhénan et de l'Union européenne de manière à assurer la reconnaissance mutuelle automatique des documents délivrés conformément aux nouvelles prescriptions, pour renforcer ainsi la mobilité des employés et l'attrait des activités professionnelles dans la navigation intérieure,

vu le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) établi en 2015,

sur la proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

- adopte le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant à l'annexe,
- abroge avec effet au 1<sup>er</sup> avril 2023 le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, tel qu'adopté dans sa dernière version par la résolution 2010-I-8,
- invite ses États membres à mettre en oeuvre le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin dans les meilleurs délais.

Le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023.

## II

La Commission centrale,

dans l'intérêt d'une mise en œuvre rapide des instructions de service visées à l'article 1.04 du règlement susmentionné,

délègue à son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle l'approbation et l'amendement de ces instructions de service. En cas de désaccord au sein du comité, les projets seront soumis à la Commission centrale.

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, à chaque session plénière, fera rapport sur les approbations intervenues depuis la session plénière précédente à la Commission Centrale, qui en prendra acte.

**Annexe**          Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (séparément)

## PROTOCOLE 10

### **Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) modifiant l'article 10.01, chiffre 1, lettre d), sur la vitesse maximale pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar au-dessus de la marque de crue I**

1. Dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar au-delà de la marque de crue I, la vitesse maximale jusque dans les années 70 était de 24 km/h. Sur tous les autres secteurs, la vitesse maximale vers l'aval était de 20 km/h. Par la suite, les vitesses maximales ont été uniformisées sur tous les secteurs à 20 km/h.
2. La profession a demandé à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) d'examiner la question de la limitation de la vitesse applicable aux avalants dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar en cas de dépassement de la marque de crue I conformément à l'article 10.01, chiffre 1, lettre d). En effet, l'évolution actuelle et future de la flotte laisse présager une augmentation du nombre de grands automoteurs et de grands convois et formations à couple, c'est-à-dire des bâtiments qui, afin de pouvoir manœuvrer en toute sécurité, nécessitent de pouvoir naviguer à la vitesse maximale de 24 km/h dans ce secteur lorsqu'est dépassée la marque de crue I. Avec l'exigence actuelle d'une limitation de la vitesse à 20 km/h, le conducteur doit réduire considérablement la puissance de propulsion de son bâtiment, ce qui réduit la vitesse par rapport à l'eau et donc la manœuvrabilité du bâtiment.
3. Suite à la requête de la profession, la délégation allemande a invité l'Institut fédéral des ouvrages hydrauliques (Bundesanstalt für Wasserbau - BAW) à examiner si, pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar en cas de dépassement de la marque de crue I, une vitesse maximale autorisée plus élevée est nécessaire pour assurer la sécurité de navigation des grands bâtiments et dans quelle mesure une augmentation de la vitesse maximale autorisée est susceptible d'avoir un impact négatif sur les berges.
4. Il ressort des conclusions de l'étude précitée :
  - qu'avec l'exigence actuelle d'une limitation de la vitesse à 20 km/h, le conducteur est tenu de réduire fortement la puissance de propulsion de son bâtiment, ce qui implique une réduction de la vitesse par rapport à l'eau et donc de la manœuvrabilité du bâtiment ;
  - que, déjà actuellement, les bâtiments font route vers l'aval sur des parties étendues du secteur du Gebirge à des vitesses supérieures à 20 km/h, lorsque la marque de crue I est dépassée ;
  - que le fait de porter la vitesse maximale à 24 km/h permettrait aux bâtiments naviguant vers l'aval de manœuvrer de manière plus sûre et se traduirait par une amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation aussi en cas de croisement de grands convois.
  - que cela ne devrait pas avoir d'impact sur les ouvrages et les renforts des berges ;
  - que la force des vagues augmentera lors de la navigation vers l'aval à une vitesse de 24 km/h par rapport à la vitesse actuelle de 20 km/h par rapport à la terre. Cependant, les contraintes induites par les bâtiments naviguant vers l'aval à une vitesse de 24 km/h demeurent inférieures à celles occasionnées par les bâtiments naviguant vers l'amont aux vitesses habituelles par rapport à la rive.
5. Soutenue par la profession, cette possible augmentation de la vitesse maximale à 24 km/h ne concerne que la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen (p.k. 528,50) et St. Goar (p.k. 556,00) lorsque la marque de crue I est dépassée. La vitesse maximale est maintenue à 20 km/h dans les autres sections visées à l'article 10.01, chiffre 1 du RPNR. Par conséquent, il est nécessaire d'introduire une disposition dérogatoire pour le secteur du Gebirge à la lettre d), par l'ajout d'une nouvelle 2<sup>e</sup> phrase.

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

### **Besoins auxquels la modification proposée vise à répondre**

L'amendement figurant en annexe vise à modifier la vitesse maximale pour la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar lorsque la marque de crue I est dépassée. La vitesse maximale autorisée est relevée à 24 km/h entre les p.k. 528,50 et 556,00.

L'objectif est donc d'augmenter la sécurité de la navigation rhénane. En effet, cet amendement permet donc d'améliorer la manœuvrabilité des bâtiments avalants lorsque la marque de crue I est dépassée.

### **Alternatives éventuelles à la modification envisagée**

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR mais la sécurité de la navigation entre Bingen et St. Goar lors la marque de crue I est dépassée ne serait pas améliorée.

### **Conséquences de ladite modification**

L'article 10.01, chiffre 1, lettre d), du RPNR est modifié.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est limité.

Cet amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

### **Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification**

Il serait possible de renoncer à cet amendement, mais cela ne permettrait pas d'améliorer la sécurité de la navigation sur ce secteur du Rhin.

Le rejet de cet amendement nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

## **Résolution**

La Commission Centrale,  
sur proposition de son Comité du règlement de police,  
dans le but de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,  
adopte l'amendement à l'article 10.01, chiffre 1, lettre d), du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

### **Annexe**



**Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin**

*L'article 10.01, chiffre 1, lettre d), est rédigé comme suit :*

- « d) sans préjudice des dispositions de l'article 6.20, la vitesse maximale des bâtiments par rapport à la rive ne doit pas dépasser 20 km/h, à l'exception de la navigation vers l'aval dans le secteur du Gebirge entre Bingen (p.k. 528,50) et St. Goar (p.k. 556,00), où la vitesse maximale des bâtiments par rapport à la rive ne doit pas dépasser 24 km/h ; »

## PROTOCOLE 11

### **Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek et le port de refuge et de sécurité d'Emmerich (Sommaire, Articles 11.01, 12.01, 14.11 et 14.12)**

1. Le chapitre 14 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) contient les dispositions générales et particulières relatives au stationnement.
2. La présente proposition d'amendements a pour objectif principal d'assurer l'adaptation du RPNR, en ce qui concerne les ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek et le port de refuge et de sécurité d'Emmerich.
3. De nouvelles possibilités de stationnement nocturne sont disponibles pour la navigation rhénane aux Pays-Bas. Elles appellent à étendre les dispositions de l'article 14.11 du RPNR à deux nouveaux ports de stationnement nocturne :
  - Le port de stationnement nocturne de Spijk sur le Boven-Rijn, dont la construction est en cours, pour une mise en service, prévue en 2023.
  - Le port de stationnement nocturne de Bergambacht sur le Lek, déjà en service et qui peut rentrer dans le champ d'application de l'article 14.11 du RPNR.

Le port de refuge et de sécurité d'Emmerich est depuis le 15 juin 2011 à la disposition de la navigation pour le stationnement nocturne. L'utilisation du port de refuge et de sécurité d'Emmerich fait actuellement l'objet d'une prescription de caractère temporaire de l'autorité compétente conformément à l'article 1.22 du RPNR. Partant, l'objectif de la présente proposition d'amendements est de créer un nouvel article 14.12 au sein du RPNR qui précise pour le conducteur les mesures relatives au trafic mais également les conditions d'exploitation portuaires spécifiques.

4. 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 les modifications proposées visent à répondre**

Les modifications proposées dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin visent à :

- actualiser les dispositions de l'article 14.11 relatives à la localisation et aux conditions d'utilisation de certains ports de stationnement nocturne situés sur le Boven-Rijn, Waal et Lek et
- créer un nouvel article 14.12 pour définir les conditions d'utilisation du port de refuge et de sécurité d'Emmerich.

En effet, la mise à disposition récente de nouvelles possibilités de stationnement nécessite des adaptations réglementaires.

#### **a) Concernant les ports de stationnement nocturne de Boven-Rijn, Waal et Lek**

L'objectif de l'amendement est d'étendre les dispositions de l'article 14.11 du RPNR au port de stationnement nocturne de Spijk sur le Boven-Rijn, dont la mise en service est prévue pour 2023. Il convient également d'étendre les dispositions de l'article 14.11 du RPNR au port de stationnement nocturne de Bergambacht sur le Lek, qui est déjà en service.

b) Concernant le port de refuge et de sécurité d'Emmerich

L'objectif est d'introduire un nouvel article 14.12 du RPNR dédié au port de refuge et de sécurité d'Emmerich pour répondre aux objectifs suivants :

- Il s'agit de préciser pour la batellerie les mesures relatives au trafic mais également des dispositions concernant le chargement et le déchargement.
- La nécessité de dispositions spécifiques pour Emmerich est également motivée par le fait que des ports refuges supplémentaires pourront y être ajoutés à l'avenir, au fur et à mesure de leur création sur le secteur allemand du Rhin.
- Le nouvel article 14.12 du RPNR remplacera l'actuelle prescription de caractère temporaire prise par l'autorité compétente conformément à l'article 1.22 du RPNR.

En outre, il s'agit également d'harmoniser certains points kilométriques (p.k.) sur le Rhin dans le RPNR.

**Alternatives éventuelles aux modifications envisagées**

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

Cela reviendrait à conserver des dispositions obsolètes et incomplètes dans le règlement, ce qui présente un risque juridique, nuit à la sécurité de la navigation et en compliquerait la lecture et la bonne information du batelier.

**Conséquences desdites modifications**

L'article 14.11 du RPNR concernant les ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek est modifié comme suit :

- Le titre de l'article 14.11 est modifié pour ajouter également le Lek où se trouve le port de Bergambacht.
- L'article 14.11, chiffre 1, première phrase, est modifié pour faire référence au port de stationnement nocturne de Spijk sur le Boven-Rijn (p.k. 859,80) ainsi qu'au port de Bergambacht (p.k. 976,79) sur le Lek.
- L'article 14.11 chiffre 1, lettre a), est complété pour préciser qu'il est interdit dans le port de Bergambacht de charger ou de décharger des bâtiments comme dans les autres ports et de surcroît de procéder à des avitaillements.
- L'article 14.11 chiffre 1, lettre g), est clarifié pour préciser que dans les ports de stationnement nocturne, il est interdit de stationner durant plus de 3 x 24 heures consécutives sur les aires de stationnement publiques. Cette formulation est préférée à la notion de trois jours consécutifs qui a donné lieu à des interprétations divergentes. Elle est conforme à la signalétique installée.
- L'article 14.11 chiffre 1, lettre h), est modifié pour préciser que dans les ports de stationnement nocturne, il est interdit de stationner de nouveau au cours des douze heures suivant le départ du port, dans le même port de stationnement nocturne.
- L'article 14.11 chiffre 1, lettre j), est complété pour préciser que dans les ports de stationnement nocturne, il est interdit d'accoster aux postes d'accostage à Bergambacht avec des convois d'une longueur supérieure à 135 m.
- Les nouveaux chiffres 2, 3 et 4 de l'article 14.11 du RPNR font référence à des prescriptions légèrement différentes au port de stationnement nocturne de Spijk sur le Boven-Rijn.
- L'article 14.11, chiffre 5, correspond à l'ancien chiffre 2 et est adapté pour prendre en compte les deux nouveaux ports de stationnement nocturne. Il impose au conducteur de communiquer immédiatement :
  - au poste de Nijmegen l'aire de stationnement choisie dans le port de stationnement nocturne de Spijk ainsi que son départ et ;
  - au poste de Dordrecht l'aire de stationnement choisie dans le port de stationnement nocturne de Bergambacht ainsi que son départ.

- Enfin l'article 14.11, chiffre 6, correspond à l'ancien chiffre 3. Au chiffre 6, le remplacement, dans la version néerlandaise, de « peuvent » [kunnen] par « peut » [kan] correspond à une rectification d'ordre grammatical.

Sur le modèle de l'article 14.11, un nouvel article 14.12 qui porte sur le port de refuge et de sécurité d'Emmerich est ajouté au sein du RPNR :

- Les dispositions de l'article 14.12, chiffre 1, lettres a), c) et d) sont des prescriptions identiques aux ports de stationnement nocturnes aux Pays-Bas qui correspondent à la pratique actuelle.
- La disposition de l'article 14.12, chiffre 1, lettre b), interdit pour des raisons de sécurité l'utilisation du port pour tous les bâtiments devant arborer la signalisation visée à l'article 3.14. Ainsi, aucun bâtiment arborant un ou plusieurs cônes bleus n'est autorisé à pénétrer dans le port.
- La disposition de l'article 14.12, chiffre 1, lettre e), interdit l'occupation des aires de stationnement par une barge séparée d'un convoi afin de garantir que les bâtiments qui font route puissent y séjourner pendant leurs périodes de repos. En l'absence d'une telle interdiction, des aires de stationnement du port de refuge et de sécurité d'Emmerich pourraient être occupées durablement par des barges de poussage, les rendant indisponibles pour les périodes de repos de la navigation.
- La disposition de l'article 14.12, chiffre 2, vise à donner à l'autorité compétente la possibilité de prendre des mesures supplémentaires, non couvertes par ces dispositions.

Le titre de l'article 14.11 ayant été modifié et un nouvel article étant inséré, le sommaire doit également être adapté.

L'harmonisation des points kilométriques (p.k.) sur le Rhin dans le RPNR implique de corriger les trois versions linguistiques aux articles suivants :

- Article 11.01, chiffre 5 : le point kilométrique (p.k.) d'Emmerich est 855.
- Article 12.01, chiffre 3, lettre b) : le point kilométrique (p.k.) de Pannerden est 867,50.

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

Ces amendements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

### **Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications**

Il serait possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane.

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

### **Résolution**

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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

adopte les amendements au sommaire ainsi qu'aux articles 11.01, chiffre 5, 12.01, chiffre 3, 14.11 et 14.12, au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

### **Annexe**

### **Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin**

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *Après l'indication relative à l'article 14.10, l'indication relative à l'article 14.11 est rédigée comme suit :*

« 14.11 Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek »

b) *Après l'indication relative à l'article 14.11, l'indication relative à l'article 14.12 est ajoutée comme suit :*

« 14.12 Port de refuge et de sécurité d'Emmerich »

2. *L'article 11.01, chiffre 5 (adopté par la résolution 2017-II-19, annexe 1), est rédigé comme suit :*

« 5. Un bateau à passagers peut uniquement naviguer à l'aval d'Emmerich (p.k. 855) s'il satisfait aux exigences de l'article 13.01, chiffre 2, lettre b), de l'ES-TRIN. »

3. *L'article 12.01, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

« 3. L'obligation d'annonce visée au chiffre 1 est applicable sur les secteurs suivants, signalés par le panneau B.11 et par un panneau supplémentaire « obligation d'annonce » :

a) de Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Gorinchem (p.k. 952,50) et

b) de Pannerden (p.k. 867,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20). »

4. *L'article 14.11 est rédigé comme suit :*

**« Article 14.11**

*Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn, Waal et Lek*

1. Dans les ports de stationnement nocturne de Spijk (p.k. 859,80), Lobith (p.k. 863,40), IJzendoorn (p.k. 907,80), Haaften (p.k. 936,00) et Bergambacht (p.k. 976,90), à moins d'une autorisation de l'autorité compétente, il est interdit :
  - a) de charger ou de décharger des bâtiments et, à Bergambacht, également de procéder à des avitaillements ;
  - b) de déposer des marchandises ou d'autres objets sur la rive ou sur un débarcadère ;
  - c) de dégazer des citernes ;
  - d) d'embarquer ou de débarquer des passagers ;
  - e) d'entrer avec des engins ou installations flottants ;
  - f) d'entrer avec des bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3 ;
  - g) de stationner durant plus de 3 x 24 heures consécutives sur les aires de stationnement publiques ;
  - h) de stationner de nouveau au cours des douze heures suivant le départ du port, dans le même port de stationnement nocturne ;
  - i) d'accoster avec l'arrière vers la rive ;
  - j) d'accoster aux débarcadères et à Bergambacht aux postes d'accostage, avec des convois d'une longueur supérieure à 135 m.
2. Par dérogation au chiffre 1, lettre f), sont autorisés à entrer dans le port de stationnement nocturne de Spijk les bâtiments non astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2.
3. Par dérogation au chiffre 1, lettre i), il est autorisé, dans le port de stationnement nocturne de Spijk, d'accoster avec l'arrière vers la rive au poste d'accostage 10.
4. Par dérogation au chiffre 1, lettre j), il est autorisé, dans le port de stationnement nocturne de Spijk, d'accoster avec des convois d'une longueur supérieure à 135 m au poste d'accostage 10.
5. Le conducteur doit communiquer immédiatement au poste de trafic Nijmegen (ports de stationnement nocturne de Spijk et Lobith) ou de Tiel (ports de stationnement nocturne IJzendoorn et Haaften) ou de Dordrecht (port de stationnement nocturne Bergambacht) l'aire de stationnement choisie dans les ports de stationnement nocturne ainsi que son départ de ces ports.
6. L'autorité compétente peut donner des instructions complémentaires ou dérogatoires aux dispositions du présent article. »

5. Après l'article 14.11, l'article 14.12 est inséré comme suit :

**« Article 14.12**

*Port de refuge et de sécurité d'Emmerich*

1. Dans le port de refuge et de sécurité d'Emmerich (p.k. 851,78), à moins d'une autorisation de l'autorité compétente, il est interdit :
  - a) d'entrer avec des engins ou installations flottants ;
  - b) d'entrer avec des bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffres 1, 2 ou 3 ;
  - c) de stationner durant plus de 3 x 24 heures consécutives ;
  - d) de stationner de nouveau au cours des douze heures suivant le départ du port ;
  - e) d'occuper une aire de stationnement avec une barge séparée d'un convoi.
2. L'autorité compétente peut donner des instructions complémentaires ou dérogatoires aux dispositions du présent article. »

## PROTOCOLE 12

### **Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à créer une base juridique pour autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance (Sommaire, article 1.26)**

1. La Déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018 intitulée « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » appelle à son paragraphe cinq « *la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure* ».
2. Pour la CCNR, la première étape pour favoriser ce développement consistera à créer un cadre commun permettant d'autoriser des projets pilotes à faire des essais qui nécessitent des dérogations temporaires aux règlements de la CCNR. Ces projets pilotes portent sur un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance. L'objectif de ces projets pilotes est de recueillir des enseignements et d'en tenir compte lors des futurs travaux d'adaptation des règlements de la CCNR.
3. Sur la base de la résolution 2020-II-21, la CCNR a confié à son Comité du règlement de police le mandat d'examiner les conditions qui permettraient à un projet pilote de déroger temporairement aux prescriptions du RPNR.
4. En effet, le RPNR ne prévoit pas explicitement la possibilité d'accorder une dérogation temporaire à ses règles pour un seul bâtiment. Se pose donc la question de la base juridique sur le fondement de laquelle des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR peuvent être autorisées par l'autorité compétente.
5. En vertu de son mandat, le Comité du règlement de police a constaté que les bases juridiques actuelles du RPNR sont insuffisantes et inadéquates pour permettre d'autoriser de telles dérogations aux prescriptions du RPNR. En ce sens, il propose de modifier le RPNR, afin de créer la base juridique nécessaire.
6. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

#### **Besoins auxquels la modification proposée vise à répondre**

La proposition d'amendement vise à créer une base juridique pour permettre, en vertu d'une résolution de la CCNR, à l'autorité compétente d'autoriser des dérogations temporaires aux prescriptions du RPNR pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance. La notion de « conduite à distance » signifie que la détermination du cap et de la vitesse du bâtiment est faite par un conducteur qui ne se trouve pas physiquement à bord du bâtiment. Ce conducteur peut également réaliser à distance d'autres tâches additionnelles nécessaires pour que le bâtiment puisse faire route de façon sûre. A titre d'exemple ces autres tâches comprennent la radiocommunication, l'utilisation du panneau bleu, l'accostage, etc.

Ainsi, cet amendement vise à créer un nouvel article 1.26, qui constitue une base juridique sûre, lisible et intelligible et qui renforce la sécurité juridique du RPNR. L'objectif de cet article 1.26 est de fixer le cadre juridique pour permettre la réalisation de projets pilotes innovants sur le Rhin pour faire des essais limités dans le temps et nécessitant de déroger au RPNR. Ces projets pilotes portent sur un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance.



L'objectif des projets pilotes est avant tout de gagner de l'expérience sur l'utilisation de nouvelles technologies. Ces projets pilotes permettent de tester ces technologies et ainsi de stimuler l'innovation. L'expérience gagnée à travers ces projets pilotes permettra également d'alimenter les futurs travaux réglementaires de la CCNR.

À cet effet, la CCNR met en place une procédure harmonisée pour autoriser un projet pilote pour lequel est demandée une dérogation à un ou plusieurs règlements de la CCNR. Cela se traduit notamment par une autorisation unique valable sur tout le secteur où le projet pilote doit se dérouler même si le projet pilote concerne des secteurs du Rhin situés dans plusieurs pays.

En outre, il s'agit d'avoir une charge administrative limitée pour le porteur d'un projet pilote en évitant de le contraindre à déposer des demandes auprès de toutes les autorités territorialement compétentes, en fonction du secteur du Rhin sur lequel seront effectués les essais. Cela permet de réduire la charge administrative à la fois auprès des porteurs de projets et des autorités administratives et est conforme à l'esprit d'unicité du régime rhénan.

### **Alternatives éventuelles à la modification envisagée**

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. En effet, le RPNR connaît des prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale pour la navigation du Rhin en vertu de l'article 1.22bis du RPNR. Néanmoins, la CCNR considère que cette base juridique est insuffisante et inadéquate pour permettre à l'autorité compétente d'accorder des dérogations au RPNR, valables pour un seul bâtiment. En pratique, cela ne permettrait pas d'autoriser un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance à déroger temporairement à une ou plusieurs prescriptions du RPNR.

Par conséquent, maintenir le contenu actuel du RPNR en vigueur n'est pas une alternative réelle au vu des objectifs fixés par la Déclaration ministérielle de Mannheim et ne permettrait pas de stimuler l'innovation.

### **Conséquences de ladite modification**

Dans ce contexte, un nouvel article 1.26 est créé au sein du RPNR. De plus, le sommaire doit également être actualisé avec une référence au nouvel article 1.26 du RPNR.

Le chiffre 1 vise à définir le cadre pour qu'un porteur de projet pilote puisse obtenir une autorisation de déroger au RPNR. Le champ d'application de l'article 1.26 concerne un projet pilote portant sur un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou un bâtiment conduit à distance. Dans certaines conditions, l'autorité compétente peut autoriser, pour une durée limitée, des dérogations au RPNR. Cette autorisation administrative ne peut être délivrée par l'autorité compétente qu'en vertu d'une recommandation de la CCNR adoptée par résolution, de laquelle il ressort que le bâtiment n'affecte pas la sécurité et le bon ordre de la navigation et qu'il dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui des autres bâtiments naviguant sur le Rhin.

Le chiffre 2 vise à préciser le contenu de cette recommandation qui définit les exigences minimales que le projet pilote doit respecter pour obtenir l'autorisation qui sera établie par l'autorité compétente. L'objectif de ces exigences est de vérifier que le porteur de projet pilote a pris les mesures nécessaires pour :

- que le niveau de sécurité du projet pilote soit équivalent à celui des bâtiments exploités sur le Rhin ;
- que le projet pilote soit compatible avec les objectifs de sécurité des règlements de la CCNR.

En outre, l'autorité compétente doit reprendre ces exigences minimales dans son autorisation, et peut y ajouter des exigences supplémentaires. Partant, l'autorité compétente peut délivrer ou non une autorisation de dérogation. En ce sens, la résolution de la CCNR ne formule que des recommandations pour l'autorité compétente, la décision finale relevant de l'autorité compétente.

Le chiffre 3 indique que l'autorisation administrative prend la forme d'une modification du certificat de visite ou du certificat reconnu équivalent conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin. En pratique, l'autorité compétente inscrit les dérogations visées à l'article 1.26 chiffre 1 et les exigences visées à l'article 1.26, au chiffre 2 dans le certificat de visite du bâtiment concerné, ou dans le certificat reconnu équivalent, conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin. Cela permet aux autorités en charge du contrôle de vérifier que le bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou un bâtiment conduit à distance dispose bien d'une dérogation valable pour certains articles et respecte les autres règles en vigueur. La recommandation de la CCNR et le certificat de visite (qui en pratique y fera explicitement référence) permettent d'assurer la reconnaissance mutuelle de ladite autorisation par l'ensemble des États membres et des forces de polices. Cette approche permet également de réduire la charge administrative, sans création d'un nouveau document de bord.

L'autorité compétente est également invitée à informer la CCNR dans un délai d'un mois de la délivrance de l'autorisation visée à l'article 1.26, chiffre 2. Il s'agit de porter à la connaissance de la CCNR de la suite que l'autorité compétente a donnée à une demande du porteur de projet pilote qui a fait l'objet d'une recommandation de la CCNR et de connaître les projets pilotes auprès desquels elle pourra collecter de l'expérience

En résumé, cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est faible.

Cet amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

### **Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification**

Un rejet de cet amendement du RPNR serait contraire aux objectifs fixés par la Déclaration ministérielle de Mannheim et nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

## Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

vu l'avis du Comité du règlement de visite,

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

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

vu la résolution 2020-II-21 relative à l'actualisation du mandat du Comité restreint de navigation pour le pilotage et la coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée,

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

considérant que la navigation automatisée et les bâtiments conduits à distance sont susceptibles d'y contribuer,

afin de soutenir le développement et l'expérimentation de la navigation automatisée ou des bâtiments conduits à distance tout en assurant de manière cohérente un niveau de sécurité équivalent à celui des autres bâtiments naviguant sur le Rhin,

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

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023.

## Annexe

### **Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin**

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

*Après l'indication relative à l'article 1.25, l'indication relative à l'article 1.26 est ajoutée comme suit :*

« 1.26 Dérogations au présent règlement pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance »

2. *Après l'article 1.25, l'article 1.26 est ajouté comme suit :*

#### **« Article 1.26**

*Dérogations au présent règlement pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance*

1. Sur la base d'une recommandation établie par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, l'autorité compétente peut autoriser, à titre d'essai et pour une durée limitée, des dérogations au présent règlement, pour un bâtiment à bord duquel des tâches de l'équipage sont automatisées ou pour un bâtiment conduit à distance.
2. Cette recommandation établit les exigences minimales qui permettent de garantir que le bâtiment :
  - a) n'affecte pas la sécurité et le bon ordre de la navigation et
  - b) dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui des autres bâtiments naviguant sur le Rhin.

L'autorité compétente peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

3. L'autorité compétente inscrit les dérogations visées au chiffre 1 et les exigences visées au chiffre 2 dans le certificat de visite du bâtiment concerné, ou dans le certificat reconnu équivalent, conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin. »

## PROTOCOLE 13

### **Amendements définitifs pour la mise en cohérence des renvois du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) au Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2023/1) (Articles 1.01, 4.07 et 12.01)**

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - pourront se référer en vue de leur application.
2. Lors de sa réunion du 13 octobre 2022, le CESNI a adopté l'édition 2023/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ci-après ES-RIS). L'abréviation provient de la version anglaise dudit standard, à savoir « European Standard for River Information Services ».
3. L'ES-RIS fixe les spécifications techniques des principales technologies utilisées par les services d'information fluviale (SIF) afin de permettre notamment une parfaite interopérabilité sur le Rhin et les voies d'eau de l'Union européenne. Disponible en 4 langues (allemand, anglais, français, néerlandais), l'ES-RIS permet d'améliorer davantage les évolutions technologiques, tout en contribuant à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane. L'ES-RIS 2023/1 comporte de nombreuses modifications qui peuvent se résumer comme suit :
  - L'ajout d'une nouvelle partie pour regrouper et clarifier les exigences opérationnelles et de performances applicables au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur).
  - L'ajout de deux nouveaux types de messages transmis par les appareils AIS Intérieur. Les messages AtoN (Aids to Navigation) sont utilisés pour afficher sur l'écran de l'ECDIS Intérieur, en temps réel, la position d'objets physiques ou virtuels comme des bouées ou des zones de travaux ou de danger. Les messages ASM sont une fonctionnalité qui permet également d'afficher sur l'ECDIS Intérieur des informations complémentaires de façon dynamique, par exemple des hauteurs d'eau, l'état des feux de signalisation d'écluses. Les messages ASM permettent aussi aux bateaux d'envoyer à la terre des informations comme des heures estimées d'arrivées (ETA – Estimated Time of Arrival).
  - L'introduction du format XML (langage de balisage extensible) pour la plupart des messages, dans le cadre des systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure (ERI).
  - L'ajout d'un nouveau message « ERIVROY » pour faciliter la notification et la planification des voyages.
  - La gestion de la mise à jour des messages NtS (avis à la batellerie).
  - Des améliorations et corrections rédactionnelles.
4. L'ES-RIS permet d'accroître la lisibilité et l'accessibilité des standards SIF, tant pour les administrations nationales que pour les experts SIF et les entreprises et les développeurs de logiciels nautiques intérieurs. L'ambition est également d'avoir un mécanisme régulier d'actualisation de l'ES-RIS.
5. L'ES-RIS n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'UE, d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.

6. En ce qui concerne la mise en œuvre des SIF sur le Rhin, la CCNR est perçue comme un pionnier. Elle a adopté, dès 1998, des documents en lien avec les SIF. Pour autant, afin d'accroître le degré d'harmonisation, la CCNR a décidé de ne plus adopter ses propres standards mais de renvoyer directement aux standards SIF publiés par le CESNI.
7. Par conséquent, la CCNR décide d'adapter le RPNR afin de faire référence à la nouvelle édition de l'ES-RIS à savoir l'ES-RIS 2023/1, ce qui implique d'actualiser plusieurs références.
8. 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 les modifications proposées visent à répondre**

La proposition d'amendements vise à renvoyer dans le RPNR à l'ES-RIS 2023/1.

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

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

### **Alternatives éventuelles aux modifications envisagées**

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Cela reviendrait à conserver des renvois vers l'ES-RIS 2021/1 mais présenterait des risques d'incertitude juridique.

### **Conséquences desdites modifications**

Dans ce contexte, il convient de mettre à jour les références à l'édition 2023/1 de l'ES-RIS au sein du RPNR.

L'article 1.01 est actualisé comme suit :

- La lettre ac) du RPNR est actualisée en renvoyant à la partie II de l'ES-RIS ;
- La lettre ai) du RPNR est actualisée avec la mention explicite de l'édition 2023/1.

Les renvois aux seules parties de l'ES-RIS, sans mention des titres, sont actualisés dans les autres articles du RPNR comme suit :

- À l'article 4.07, chiffre 3, du RPNR, le renvoi est actualisé vers la partie I de l'ES-RIS ;
- A l'article 4.07, chiffres 4 et 5, du RPNR, le renvoi est actualisé vers la partie II de l'ES-RIS ;
- À l'article 12.01, chiffre 1, du RPNR, un renvoi est actualisé vers la partie IV de l'ES-RIS.

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

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

Ces amendements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

### **Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications**

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

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

Par ailleurs, il y aurait un risque d'incertitude juridique.

### **Résolution**

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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

vu le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS), édition 2023/1, adopté le 13 octobre 2022 par le CESNI,

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

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

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

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

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

### **Annexe**

### Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

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

a) *La lettre ac) (adoptée par la résolution 2021-I-11) est rédigée comme suit :*

« ac) « appareil AIS Intérieur » un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens des dispositions de la partie II de l'ES-RIS ; »

b) *La lettre ai) (adoptée par la résolution 2021-I-11), est rédigée comme suit :*

« ai) "ES-RIS" standard européen pour les services d'information fluviale, dans son édition 2023/1. Pour l'application de l'ES-RIS, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique. »

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

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

« L'appareil ECDIS Intérieur en mode information doit respecter les dispositions de la partie I de l'ES-RIS. »

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

« 4. Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément aux dispositions de la partie II de l'ES-RIS :

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



c) *Le chiffre 5, lettre c), est rédigé comme suit :*

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément aux dispositions de la partie II de l'ES-RIS ; »

3. *L'article 12.01, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

« 1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 3, s'annoncer par voie électronique conformément aux dispositions de la partie IV de l'ES-RIS :

- a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
- b) bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ;
- c) bâtiments transportant des conteneurs ;
- d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
- e) bateaux à cabines ;
- f) navires de mer ;
- g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
- h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21. »

## **PROTOCOLE 14**

**Approbation des amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) suivant la procédure écrite (Sommaire, articles 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 et 11.01 ainsi que l'annexe 13)**

### **Résolution**

La Commission Centrale prend acte de l'approbation suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée modifiant le sommaire, les articles 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 et 11.01 ainsi que l'annexe 13 du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Cette résolution est datée du 25 novembre 2022, date de la dernière acceptation.

### **Annexe**

## Annexe au protocole 14 : Résolution du 25 novembre 2022

### **Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) pour assurer la mise en cohérence du RPNR avec le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Sommaire, articles 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 et 11.01 ainsi que l'annexe 13)**

#### **Résolution**

1. Dans sa stratégie adoptée lors de la session plénière d'automne de 2017, la CCNR a rappelé son « *objectif de poursuivre l'amélioration et l'harmonisation des standards et des réglementations pour la navigation intérieure, tout en maintenant une sécurité, une efficacité et une compétitivité maximales par l'innovation et la modernisation* ». À ce titre, le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et la directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans la navigation intérieure utilisent les mêmes standards adoptés par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure. L'utilisation de ces standards entraîne des modifications importantes du système de qualifications professionnelles et se reflète dans un nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (ci-après RPN).
2. Les principales nouveautés du RPN peuvent se résumer comme suit :
  - Sur le Rhin seront valables plusieurs certificats de qualification de conducteur. Ceux-ci comprennent la patente du Rhin délivrée en vertu du nouveau RPN et les certificats de qualification de conducteur de l'Union délivrés en vertu de la directive (UE) 2017/2397.
  - Désormais, chaque certificat de qualification de conducteur indique si le titulaire dispose le cas échéant d'autorisations spécifiques qui remplacent notamment les patentes radar ainsi que les certificats de connaissances de secteur. Le conducteur sera par exemple soumis à l'obligation de posséder une autorisation spécifique pour la navigation s'il navigue entre Iffezheim et le bac de Spijk car cette section a été identifiée comme présentant des risques spécifiques.
  - Par ailleurs, il n'existera désormais qu'une seule patente du Rhin pour tous les types de bâtiments (d'une longueur égale ou supérieure à 20 m), pour autant qu'il ne s'agisse pas d'une patente de sport, d'une patente de l'Administration ou d'une patente du Rhin provisoire. L'ancienne « grande patente du Rhin » et l'ancienne « petite patente du Rhin » pour les bâtiments d'une longueur inférieure ou égale à 35 m sont supprimées dans le nouveau RPN.
  - La plupart des certificats de qualification de conducteur et les autorisations spécifiques sont à présent disponibles dans un format électronique.
3. Le RPNR contient plusieurs renvois au RPN qu'il convient donc d'actualiser au vu des évolutions du RPN.
4. Par sa résolution du 8 novembre 2022, adoptée par voie écrite 2022-II-9, la CCNR a décidé d'adopter le nouveau RPN, dont l'entrée en vigueur est fixée au 1<sup>er</sup> avril 2023.
5. La présente proposition d'amendements vise à garantir la mise en cohérence simultanée du RPNR avec le nouveau RPN.
6. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

## **Besoins auxquels les modifications proposées visent à répondre**

Les amendements figurant en annexe ont plusieurs objectifs :

- Le premier objectif est de garantir la cohérence du régime rhénan. La cohérence d'une réglementation implique d'actualiser les renvois, et d'harmoniser la terminologie, c'est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, qui constituent un élément essentiel permettant de garantir la sécurité juridique d'une réglementation. En conséquence de quoi, l'objectif de ces amendements est de procéder aux adaptations réglementaires indispensables, du fait de l'entrée en vigueur du nouveau RPN prévue le 1<sup>er</sup> avril 2023. En pratique, il s'agit d'assurer la cohérence entre le RPNR et le nouveau RPN et d'actualiser les renvois, notamment en ce qui concerne le certificat de qualification de conducteur et les éventuelles autorisations spécifiques.
- Un autre objectif est d'apporter quelques clarifications rédactionnelles afin d'assurer l'intelligibilité et l'accessibilité de la nouvelle réglementation. La mise en cohérence du RPNR avec le nouveau RPN implique d'harmoniser la terminologie, ce qui permet aussi de simplifier et de moderniser la rédaction.

Ces amendements doivent entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023, comme le nouveau RPN.

## **Alternatives éventuelles aux modifications envisagées**

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

Il en résulterait des incohérences entre le RPNR et le nouveau RPN, ce qui en compliquerait la lecture et affaiblirait la sécurité juridique.

## **Conséquences desdites modifications**

L'article 1.02, chiffre 1, est actualisé. Conformément au nouveau RPN sont désormais valables sur le Rhin le certificat de qualification de conducteur, la patente du Rhin délivrée en vertu du nouveau RPN et les certificats de qualification de conducteur délivrés en vertu de la directive (UE) 2017/2397 et valables conformément au nouveau RPN. Sur ce certificat figure également, le cas échéant, la plupart des autorisations spécifiques supplémentaires que peut posséder le conducteur

L'article 1.09, chiffre 5, est actualisé pour préciser que la barre doit être tenue par une personne titulaire d'un certificat de qualification de conducteur sur lequel figurent, le cas échéant, l'autorisation spécifique pour la navigation au radar et une autorisation spécifique pour la navigation sur les sections du Rhin qui ont été recensées comme présentant des risques spécifiques.

L'article 4.06, chiffre 1, est actualisé. La patente radar est remplacée par l'autorisation spécifique pour la navigation au radar, dont la mention est apposée sur le certificat de qualification de conducteur valable sur le Rhin. Partant, il convient également d'harmoniser le libellé de l'article 6.32, chiffre 1, pour renvoyer expressément à l'autorisation spécifique pour la navigation au radar.

Par ailleurs, la version linguistique allemande du RPNR est également actualisée. En effet, l'article 1.03, chiffre 4, première phrase, l'article 1.08, chiffre 3, et l'annexe 13 sont actualisés pour faire référence à la nouvelle terminologie adoptée pour le titre du RPN, à savoir « *die Rheinschiffspersonalverordnung* » qui remplace l'ancienne dénomination « *die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein* ».

Enfin, l'annexe 13 est également actualisée pour tenir compte des nouveaux documents et de leur caractère électronique ou non (voir les catégories 2.1.1a à 2.7). Il s'agit de mettre en cohérence les documents exigés à bord en cas de contrôle en lien avec l'équipage, d'harmoniser la terminologie et d'actualiser les renvois vers les nouveaux articles du RPN. Par ailleurs, quatre documents exigés à bord en lien avec l'équipage, à savoir les catégories de documents 2.1.1a, 2.4, 2.6 et 2.7 pourront être présentés au format PDF/A, ce qui implique également de définir ce format au début de l'annexe 13.

Les modifications peuvent se résumer comme suit :

- La catégorie 2.1.1a renvoie au certificat de qualification de conducteur sur lequel figurent le cas échéant, certaines autorisations spécifiques nécessaires, valable en vertu du nouveau RPN et qui peut désormais être présenté au format électronique, à savoir le format PDF/A.
- La catégorie 2.1.1b fait référence à la patente de sport, la patente de l'Administration ou la patente du Rhin provisoire en précisant qu'elles ne peuvent pas pour l'instant être présentées dans un format électronique.
- La catégorie 2.1.2 fait référence aux autres membres d'équipage qui doivent être posséder un livret de service dûment rempli en cours de validité, comportant les certificats de qualification correspondants.
- La catégorie 2.2 est adaptée pour renvoyer à la nouvelle annexe 8 du RPN et à l'article 18.04 qui constituent la base juridique adéquate. De la même manière, la catégorie 2.3 reprend le contenu de l'ancienne catégorie 2.3 et renvoie désormais à l'article 18.04 du RPN.
- La catégorie 2.4 est actualisée et fait référence à l'autorisation spécifique pour la navigation au radar qui peut désormais être présentée au format électronique, à savoir le format PDF/A.
- Le contenu de la catégorie 2.6 est inchangé et renvoie désormais à l'article 16.01 du RPN.
- Le contenu de la catégorie 2.7 est inchangé et renvoie désormais à l'article 15.02 du RPN.

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

Ces amendements entreront en vigueur de manière simultanée avec le nouveau RPN, à savoir le 1<sup>er</sup> avril 2023.

### **Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications**

Un rejet de ces amendements entraînerait des contradictions entre le RPNR et le nouveau RPN.

Il en résulterait des incertitudes juridiques et des confusions sur les textes réglementaires en vigueur. À court et moyen terme, cela affaiblirait la sécurité juridique, la lisibilité et l'accessibilité de la réglementation rhénane.

## **Résolution**

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

soucieuse de garantir l'unicité du régime rhéna,

rappelant sa résolution 2022-II-9 par laquelle elle a décidé d'adopter le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, dont l'entrée en vigueur est fixée au 1<sup>er</sup> avril 2023,

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

dans le but d'assurer la cohérence entre le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,

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

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023.

## **Annexe**

## Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *L'article 1.02, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

« 1. Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur".

Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bâtiment concerné. Si le conducteur navigue sur une section du Rhin mentionnée à l'article 13.03 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, il doit en outre posséder à cet effet l'autorisation spécifique requise en vertu de cette prescription.

Si plusieurs conducteurs sont prescrits pour un bâtiment conformément au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, seul le conducteur responsable du bâtiment est tenu de posséder l'autorisation spécifique visée à l'article 13.03 du Règlement pour le personnel de la navigation. »

2. *L'article 1.03, chiffre 4, première phrase (ne concerne que la version allemande)*

3. *L'article 1.08, chiffre 3 (ne concerne que la version allemande)*

4. *L'article 1.09, chiffre 5, est rédigé comme suit :*

« 5. À bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar et le cas échéant d'une autorisation spécifique requise pour la navigation sur les sections du Rhin qui ont été recensées comme présentant des risques spécifiques.

Une seconde personne, également titulaire d'un certificat de qualification de conducteur et des autorisations spécifiques nécessaires susmentionnées, doit se trouver dans la timonerie, sauf pendant l'accostage et l'appareillage, ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports. »

5. *L'article 4.06, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

- « 1. Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant :
- a) qu'ils sont équipés d'un appareil de radar et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment conformément à l'article 7.06, chiffre 1, de l'ES-TRIN. Ceci s'applique aussi aux appareils ECDIS Intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bâtiment avec superposition de l'image radar (mode navigation). Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour le Rhin par les autorités compétentes d'un des États riverains ou de la Belgique. Toutefois, les bacs ne navigant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;
  - b) que se trouve à bord une personne titulaire de l'autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; le radar peut toutefois être utilisé à des fins d'exercice, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord. »

6. *L'article 6.32, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

- « 1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouvent en permanence dans la timonerie une personne titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar et, le cas échéant, d'une autorisation spécifique requise pour la navigation sur les sections du Rhin qui ont été recensées comme présentant des risques spécifiques, ainsi qu'une seconde personne sachant utiliser le radar.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite mentionne que le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie. »

7. *L'article 7.08, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

- « 2. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
- a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'un certificat de qualification prescrit à l'article 15.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
  - b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire d'une attestation d'expert prescrite à l'article 14.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »



8. *L'article 11.01, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

« 3. Un bâtiment d'une longueur dépassant 110 m n'est autorisé à naviguer que s'il se trouve à bord une personne titulaire d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »

9. *L'annexe 13 est rédigée comme suit :*

« **Annexe 13**

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

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

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

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

La dernière colonne « Format électronique » figurant dans le tableau ci-après, précise le format électronique en vertu duquel les certificats et autres documents peuvent être présentés sous forme électronique. Le format électronique PDF figurant dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 32000-1 : 2008. Le format électronique PDF/A dans le tableau ci-après correspond à celui défini par la norme internationale ISO 19005-1 : 2005.

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
<b>1. Bâtiments</b>				
1.1	Le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent	RVBR, article 1.04	Non acceptés	
1.2	L'attestation d'appartenance à la navigation rhénane	Résolution CCNR 2015-II-10	Acceptée	Format PDF
1.3	Le certificat de jaugeage du bâtiment	Convention du 15 février 1966	Non accepté	
<b>2. Équipage</b>				
2.1.1a	Le certificat de qualification de conducteur sur lequel figurent, le cas échéant, les autorisations spécifiques nécessaires, valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin à l'exception de la patente de sport, la patente de l'Administration ou de la patente du Rhin provisoire	RPN, article 3.02	Accepté	PDF/A
2.1.1b	La patente de sport, la patente de l'Administration ou la patente du Rhin provisoire	RPN, article 3.02 (article 12.08 pour la Patente du Rhin provisoire)	Non acceptée	
2.1.2	Pour les autres membres d'équipage, un livret de service dûment rempli en cours de validité, sur lequel figurent c le cas échéant les certificats de qualification correspondants	RPN, article 3.02	Non acceptés	

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
2.2	Le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe 8 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage ; à bord des bateaux possédant un certificat communautaire ou un certificat de l'Union reconnu sur le Rhin conformément à l'annexe O du RVBR, un livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État tiers et reconnu par la CCNR peut se trouver à bord en remplacement du livre de bord délivré par une autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique	RPN, article 18.04	Non acceptés	
2.3	L'attestation relative à la délivrance des livres de bord	RPN, article 18.04	Acceptée	Format PDF
2.4	Une autorisation spécifique pour la navigation au radar valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin	RPN, article 13.02	Acceptée	Format PDF/A
2.5	Un certificat d'opérateur radio pour la commande de stations de bateau	Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, Annexe 5	Non accepté	
2.6	Les certificats de qualification du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	RPN, article 16.01 et suivants	Acceptés uniquement pour l'expert en navigation à passagers	Format PDF/A

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
2.7	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement	RPN, article 15.02	Acceptées	Format PDF/A
<b>3. Secteurs de navigation</b>				
3.1	L'attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service	ES-TRIN, article 23.01	Acceptée	Format PDF
3.2	Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve délivrée par une société de classification reconnue relative à la flottabilité, à l'assiette et à la stabilité des parties du bâtiment après séparation dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée	ES-TRIN, article 28.04, chiffre 2, lettre c)	Acceptée	Format PDF
<b>4. Appareil de navigation et d'information</b>				
4.1	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF
4.2	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'indicateur de vitesse de giration	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF

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

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
5.5	Les documents relatifs aux installations électriques	ES-TRIN, article 10.01, chiffre 2	Acceptés	Format PDF
5.6	L'attestation relative aux câbles	ES-TRIN, article 13.02, chiffre 3, lettre a)	Acceptée	Format PDF
5.7	Le marquage de contrôle des extincteurs portatifs	ES-TRIN, article 13.03, chiffre 5	Accepté	Format PDF
5.8	Les attestations de contrôle des installations d'extinction d'incendie fixées à demeure	ES-TRIN, article 13.04, chiffre 8 ES-TRIN, article 13.05, chiffre 9	Acceptées	Format PDF
5.9	Les attestations de contrôle et les instructions d'utilisation des grues	ES-TRIN, article 14.12, chiffres 6, 7 et 9	Acceptées	Format PDF
5.10	L'attestation de contrôle des installations à gaz liquéfiés	ES-TRIN, article 17.13	Acceptée	Format PDF
5.11	Le certificat d'agrément de type et l'attestation de maintenance de la station d'épuration de bord	ES-TRIN, article 18.01, chiffres 5 et 9	Acceptée	Format PDF
5.12	Pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité	ES-TRIN, article 30.03, chiffre 1 et annexe 8, chiffre 1.4.9	Accepté	Format PDF
5.13	Pour les bâtiments autorisés au transport de plus de 12 passagers et aménagés pour leur séjour à bord pendant la nuit, le dossier de sécurité	RPNR, article 8.10	Acceptée	Format PDF

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
<b>6. Cargaison et déchets</b>				
6.1	Les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3		
6.1.1	Le document de transport	ADN, 8.1.2.1 b)	Accepté	Exclusivement dans un format conforme aux exigences de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN, en liaison avec les lignes directrices pour l'application de la sous-section 5.4.0.2 de l'ADN
6.1.2	L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et règlement annexé (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d)	Accepté	Version texte au format électronique lisible à tout moment
6.1.3	Autres documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, a), c) et e) à h) et k) ADN, 8.1.2.2, a), c) à h) ADN, 8.1.2.3, a), c) à x)	Non acceptés	

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



Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
6.5	L'attestation de déchargement	RPNR, article 15.08, chiffre 2 CDNI, annexe 2 et Partie B, modèle de l'appendice IV	Acceptée	Un format électronique lisible avec une signature infalsifiable conformément au règlement (UE) n° 910/2014 ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse

## PROTOCOLE 15

### **Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2023/1)**

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. Des résolutions similaires ont été adoptées pour faire référence à l'ES-TRIN 2019/1 (résolution 2019-I-11) et l'ES-TRIN 2021/1 (résolution 2020-II-12).
3. Lors de sa réunion du 13 octobre 2022, le CESNI a adopté l'édition 2023/1 de l'ES-TRIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2021/1, notamment en matière de :
  - combustibles à faible point d'éclair et piles à combustible,
  - gilets de sauvetage,
  - dispositifs de post-traitement des gaz d'échappements,
  - collecte des eaux usées,
  - installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets,
  - bateaux à passagers,
  - bateaux de plaisance,
  - moteurs de propulsion électriques en arrière de la cloison de coqueron arrière,
  - réparations des moteurs en service,
  - timoneries rétractables,
  - installations radar de navigation et indicateurs de vitesse de giration,
  - actualisation des références à l'ES-RIS 2023/1,
  - ancres spéciales à masse réduite,
  - nombreuses corrections rédactionnelles dans les différentes versions linguistiques.
4. L'ES-TRIN n'est pas un standard contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, des 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 2023/1 de manière coordonnée, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, 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 les modifications proposées visent à répondre**

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.

### **Alternatives éventuelles aux modifications envisagées**

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

### **Conséquences desdites modifications**

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

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

La définition de l'ES-TRIN à l'article 1.02, chiffre 56, du RPN est actualisée.

### **Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications**

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

## **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

vu le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2023/1, adopté le 13 octobre 2022 par le CESNI,

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

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

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

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

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

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

### **Annexe**

**Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin, Règlement de visite des bateaux du Rhin et Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin**

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

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

« 25. "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2023/1<sup>1</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique. »

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

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

« ah) "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2023/1<sup>2</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme un des États riverains du Rhin ou la Belgique ; »

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

*L'article 1.02, chiffre 56, est rédigé comme suit :*

« 56. « ES-TRIN » le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, édition 2023/1<sup>3</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, l'État membre désigne un État riverain du Rhin ou la Belgique. »

---

<sup>1</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2023/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2022-II-1 du 13 octobre 2022.

<sup>2</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2023/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2022-II-1 du 13 octobre 2022.

<sup>3</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2023/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2022-II-1 du 13 octobre 2022.

## PROTOCOLE 16

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

Pas de résolution.

## PROTOCOLE 17

### **Définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure – Édition 2022**

1. Avec la déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018, les Ministres compétents des États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) appellent à « *promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure* ». Les orientations stratégiques de la CCNR (Résolution 2017-II-3) stipulent que les avantages de la navigation intérieure doivent être renforcés à l'aide de l'innovation et de la numérisation.
2. La navigation automatisée recouvre aujourd'hui un très large spectre de solutions techniques et de cas d'utilisation - pouvant aller d'une simple assistance à la navigation à une navigation complètement automatique. Par sa résolution 2018-II-16, la CCNR a adopté la première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure. La définition permet de dégager une image structurée afin d'appréhender la navigation automatisée dans son entièreté et, ultérieurement, de manière différenciée et sur la base d'une conception commune, de prendre des initiatives pour la réalisation de travaux et d'évaluer la nécessité d'adopter des mesures d'ordre réglementaire.
3. La durée de validité de cette définition avait été limitée au 31 décembre 2020, considérant que des ajustements pourraient s'avérer nécessaires sur la base de l'expérience et des connaissances acquises. À l'issue de ce délai, la CCNR a constaté que la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure est largement utilisée par des projets pilotes en navigation intérieure, des autorités nationales et des institutions internationales et qu'il était encore nécessaire de collecter davantage de retour d'expérience. Dans ce contexte, la CCNR a prolongé la période de validité de la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure jusqu'au 31 décembre 2022 (Résolution 2020-II-20). En parallèle, la CCNR a décidé de confier au Comité restreint de navigation (RN) le pilotage et la coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée, dont le mandat a été actualisé (Résolution 2020-II-21).
4. Par rapport à la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure publiée en 2018, les modifications apportées sont plutôt des évolutions mineures. En effet, le nombre de niveaux d'automatisation reste identique. Des précisions sont apportées dans certains termes utilisés. Par ailleurs, le rôle du conducteur est mieux pris en compte puisqu'il apparaît désormais également dans les fonctions de surveillance et de réaction à l'environnement de navigation pour le niveau 3. Enfin, les aspects relatifs à la commande à distance sont retirés de la définition des niveaux d'automatisation. La commande à distance n'est pas de l'automatisation en soi, mais il existe un lien important avec les niveaux d'automatisation : tous les types de bâtiments ne sont pas forcément en mesure d'utiliser la commande à distance en toute sécurité si les systèmes de repli installés en cas de rupture de la liaison entre le bâtiment et la terre sont insuffisants. Des précisions sur la commande à distance et son lien avec l'automatisation sont apportées dans la notice explicative. De la même façon, les exemples initialement inclus dans la définition figurent à présent dans la notice explicative.

5. La présente résolution vise donc à actualiser la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure. Afin de pouvoir faire les ajustements qui pourraient s'avérer nécessaires sur la base des connaissances et des enseignements acquis notamment par le biais de projets pilotes, le Comité restreint de navigation est invité à soumettre au plus tard d'ici l'automne 2027 un rapport concernant la nécessité et la possible teneur de modifications. Cette édition 2022 comporte également une notice explicative qui vise à apporter des informations supplémentaires.

## **Résolution**

La Commission Centrale,

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

prenant acte des évolutions techniques liées à l'automatisation de la navigation,

dans le but de contribuer davantage à l'amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation rhénane ainsi que de la navigation intérieure européenne, tout en favorisant les innovations,

dans le but d'assurer l'uniformité et la cohérence de l'ensemble des standards techniques et des textes réglementaires applicables à la navigation rhénane,

rappelant sa résolution 2018-II-16 qui instaure la première définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure,

rappelant aussi sa résolution 2020-II-20 qui proroge la durée de validité de la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure jusqu'au 31 décembre 2022,

sur la proposition de son Comité restreint de navigation,

adopte l'édition 2022 de la définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure et la notice explicative figurant respectivement en annexe 1 et en annexe 2 à la présente résolution en vue de son utilisation au cours de ses travaux futurs,

invite ses États membres à utiliser aussi cette définition,

propose à l'Union européenne, à la CEE-ONU, à la Commission du Danube, à la Commission de la Moselle, à la Commission internationale du bassin de la Save, à ses États observateurs, au Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et aux associations reconnues par elle d'utiliser également cette définition dans le cadre des initiatives ou travaux pertinents, notamment réglementaires, et de contribuer ainsi à atteindre une compréhension commune,

charge son Comité restreint de navigation d'assurer un suivi de l'acceptation et de l'utilisation de la définition, en particulier en dehors de la CCNR, de faire rapport régulièrement et de soumettre au plus tard d'ici l'automne 2027 un rapport concernant la nécessité et la possible teneur de modifications.

charge son Comité restreint de navigation d'assurer s'il y a lieu l'actualisation et la publication de la note explicative, notamment sur la base du progrès technique et des enseignements collectés.



















## **Annexes**

**Définition internationale des niveaux d'automatisation en navigation intérieure  
Edition 2022**

**Définitions préliminaires**

- « Niveau d'automatisation » désigne le niveau auquel un bâtiment automatisé peut être exploité pendant son voyage. Selon le contexte, un bâtiment automatisé peut mettre en œuvre différents niveaux d'automatisation.
- « Navigation » désigne l'ensemble des tâches (telles que la planification, la gouverne, la commande, la manœuvre, etc.) effectuées pour diriger un bâtiment d'un endroit à un autre sur une voie d'eau.
- « Tâches de navigation dynamiques » désigne l'ensemble des opérations navigationnelles du bâtiment, telles que l'utilisation de l'installation de gouverne, de la propulsion, des treuils d'ancre ou de la timonerie réglable en hauteur. La complexité de ces tâches dépend du contexte considéré (par exemple, l'amarrage du bâtiment peut être exclu en fonction du contexte).
- « En fonction du contexte » désigne les conditions de navigation restreintes telles que la navigation sur des sections spécifiques de la voie d'eau, le passage des écluses, ainsi que les formations de bâtiments en convoi ou avec remorquage. Le contexte inclut l'infrastructure pertinente pour l'automatisation, par exemple le type et la capacité des réseaux de radio-transmission. Le contexte comprend en outre l'influence des conditions naturelles, telles que les conditions de courant ou météorologiques, ou les contraintes liées à l'infrastructure telles que le niveau d'eau et la hauteur actuelle des passes navigables des ponts.
- « Environnement navigationnel » désigne les conditions statiques et dynamiques telles que le gabarit de la voie d'eau, le niveau d'eau, la visibilité, le croisement d'un bâtiment, etc. Le système d'automatisation de la navigation peut seulement utiliser une partie de l'information disponible relative à l'environnement navigationnel (à titre d'exemple, au niveau 1, les indicateurs de vitesse de giration n'utilisent pas l'information concernant le croisement de bâtiments). La réaction à l'environnement navigationnel inclut la radiocommunication avec les conducteurs d'autres bâtiments.
- « Évitement des collisions » désigne la tâche primordiale qui consiste à réagir aux conditions environnantes (autres bâtiments, ponts, etc.).

Aux fins de cette définition des niveaux d'automatisation, le terme « conducteur » désigne un conducteur humain.

	Niveau d'automatisation <sup>1</sup>	Désignation	Conduite du bâtiment (manœuvre, propulsion, timonerie, ...)	Surveillance et réaction à l'environnement navigationnel	Réalisation de secours des tâches de navigation dynamiques
Le conducteur réalise une partie ou l'ensemble des tâches de navigation dynamiques	0	<b>Pas d'automatisation</b> la réalisation permanente par le conducteur de tous les aspects des tâches de navigation dynamiques, même lorsqu'elles sont appuyées par des systèmes d'alerte ou d'intervention			
	1	<b>Assistance pour la gouverne</b> la réalisation en fonction du contexte d'un <u>système de gouverne automatisé</u> , utilisant certaines informations sur l'environnement navigationnel et partant du principe que le conducteur assume tous les autres aspects des tâches de navigation dynamiques			
	2	<b>Automatisation partielle</b> la réalisation en fonction du contexte d'un système de navigation automatisée <u>à la fois pour les commandes de gouverne et de propulsion</u> , utilisant certaines informations sur l'environnement navigationnel et partant du principe que le conducteur assume tous les autres aspects des tâches de navigation dynamiques			
Le système réalise l'ensemble des tâches de navigation dynamiques (lorsqu'il est activé)	3	<b>Automatisation conditionnelle</b> la réalisation <u>continue</u> et en fonction du contexte, par un système de navigation automatisée, de <u>toutes</u> les tâches de navigation dynamiques, <u>y compris l'évitement des collisions</u> , en partant du principe que le conducteur réagira de manière appropriée aux demandes d'intervention et aux défaillances du système			
	4	<b>Automatisation avancée</b> la réalisation continue et en fonction du contexte, et <u>la réalisation de secours</u> , par un système de navigation automatisée, de toutes les tâches de navigation dynamiques <u>sans partir du principe que le conducteur réagira à une demande d'intervention</u> <sup>2</sup>			
	5	<b>Autonome = Automatisation complète</b> la réalisation continue et <u>inconditionnelle</u> , et la réalisation de secours par un système de navigation automatisée, de toutes les tâches de navigation dynamiques sans partir du principe que le conducteur réagira à une demande d'intervention			

<sup>1</sup> La commande à distance peut être utilisée à différents niveaux d'automatisation, mais des conditions différentes, à définir par les autorités compétentes, peuvent s'appliquer pour garantir un niveau de sécurité équivalent aux bâtiments naviguant actuellement.

<sup>2</sup> Ce niveau introduit deux fonctionnalités distinctes : la capacité à opérer "normalement" sans intervention humaine et la réalisation de secours exhaustive. Deux niveaux intermédiaires pourraient être envisagés.



## Note explicative relative à la définition internationale des niveaux d'automatisation dans la navigation intérieure Édition 2022

### 1. Introduction

La présente note explicative contient des informations supplémentaires relatives à la définition internationale des niveaux d'automatisation édition 2022. En cas de contradictions entre la note explicative et la définition, la définition adoptée est le document à prendre en compte. Si nécessaire, la CCNR actualisera cette note explicative sur la base des enseignements acquis.

Cette note explicative ne remplace ni ne complète les règlements futurs ou existants.




### 2. Définitions préliminaires

Niveau d'automatisation et niveau maximal d'automatisation

Un bâtiment automatisé peut mettre en œuvre **différents niveaux d'automatisation pendant son voyage**. Le « **niveau maximal d'automatisation** » désigne le niveau maximal auquel un bâtiment automatisé peut être exploité pendant son voyage. En effet, au cours d'un voyage avec un bâtiment automatisé, le niveau d'intervention humaine peut changer, de sorte que pour le même bâtiment, sur certains secteurs de la voie d'eau, le système de navigation automatisé peut jouer un rôle important dans la commande du bâtiment, tandis que dans un autre contexte (navigation confinée) l'humain assurera entièrement la conduite du bâtiment. C'est notamment la différence majeure entre les niveaux 4 et 5 : pour ce dernier, l'automatisation est indépendante du contexte en question.

### 3. Tableau relatif aux niveaux d'automatisation

a) Signification des pictogrammes

Pictogramme	Signification	Réalisation de secours
	L'action pour laquelle ce pictogramme est utilisé est exclusivement réalisée par le conducteur.	Le conducteur est considéré comme responsable final et est censé intervenir.
	Les aspects individuels de l'action pour laquelle ce pictogramme est utilisé sont réalisés soit par le conducteur, soit par le système, selon le type d'action à réaliser (l'action peut être incluse dans le domaine de conception opérationnel du système ou non).	Le conducteur est considéré comme responsable final et est censé intervenir.
	L'action pour laquelle ce pictogramme est utilisé est réalisée par le système.	Le système est suffisamment élaboré pour pouvoir intervenir.

b) Exemples

Niveaux d'automatisation	Désignation	Exemples
0	<b>Pas d'automatisation</b>	Navigation à l'aide de l'installation radar
1	<b>Assistance pour la gouverne</b>	Régulateur de vitesse de giration Assistant de guidage de base pour la navigation intérieure (AGNI) utilisé pour l'assistance pour la gouverne
2	<b>Automatisation partielle</b>	Système avancé utilisé pour l'assistance pour la gouverne et la commande de la propulsion comme l'assistant avancé de guidage pour la navigation intérieure (AGNI avancé). Ce système peut avoir une fonction d'avertissement pour l'évitement des collisions.
3	<b>Automatisation conditionnelle</b>	Système avancé comprenant une fonction d'évitement de collision et qui assure la conduite du bâtiment.
4	<b>Automatisation avancée</b>	Un bâtiment entièrement conduit par un système automatisé sur un tronçon de canal entre deux écluses successives (environnement bien connu), mais dont le système de navigation automatisée n'est pas capable de gérer seul le passage à travers l'écluse (nécessitant une intervention humaine).
5	<b>Autonome = Automatisation complète</b>	Un bâtiment, dont le système de navigation automatisé exécute toutes les tâches (normales et de secours) lors de la navigation sur l'ensemble des voies d'eau, y compris lors du passage d'écluses.

c) Concentration sur le niveau 4 « Automatisation avancée »

Pour le niveau 4, il est indiqué qu'il « *introduit deux fonctionnalités distinctes : la capacité à opérer "normalement" sans intervention humaine et la réalisation de secours exhaustive. Deux niveaux intermédiaires pourraient être envisagés.* »

En effet, alors que le conducteur doit intervenir dans les niveaux 1, 2 et 3 non seulement sur demande, mais aussi en cas de défaillance du système, le niveau 4 suppose que le système est suffisamment avancé, même dans des situations spécifiques au contexte, non seulement pour ne plus nécessiter l'intervention du conducteur dans des situations difficiles, mais aussi pour se surveiller lui-même et réagir de manière autonome aux défaillances du système (approche « fail-safe »).

Ce niveau couvre donc deux aspects très différents de l'automatisation (système parfait pour toutes les situations de trafic inhabituelles et système de secours complet). Cela pourrait conduire à une division en deux sous-niveaux.

Pour l'instant, cette distinction n'est pas faite dans la définition, principalement en raison d'un manque d'expérience concernant ce niveau et ses développements.

#### 4. Commande à distance par rapport à navigation automatisée

A priori, la commande et la surveillance à distance des bâtiments est indépendante du niveau d'automatisation d'un bâtiment.

L'automatisation complète signifie « *la réalisation continue et inconditionnelle par un système de navigation automatisée, de toutes les tâches de navigation dynamiques et mise en œuvre des modalités de repli sans partir du principe que le conducteur réagira à une demande d'intervention* »

La commande à distance signifie que les décisions de navigation sont prises par un humain ou une machine non présents à bord du bâtiment. En d'autres termes, on entend par « Commande à distance » un moyen d'exécuter une partie ou la totalité des tâches de navigation nécessaires depuis la rive ou un autre endroit que le bâtiment (par exemple, conduite du bâtiment, surveillance et réaction à l'environnement navigationnel et réalisation de secours des tâches de navigation dynamiques). Ces tâches exécutées à distance peuvent être réalisées d'un point de vue technique par un humain ou par une machine. Par conséquent, la commande à distance n'est pas en soi une automatisation, même si les deux sont liées.

L'automatisation et la commande à distance sont donc deux concepts différents même s'ils peuvent utiliser des technologies et équipements techniques en partie identiques. Le système automatisé installé à bord du bâtiment permet, en fonction du niveau d'automatisation, d'agir sur la gouverne ou la propulsion. Cette action passe par un ordre reçu de façon électronique.

- Cet ordre peut être donné soit localement soit à distance.
- Cet ordre peut venir soit d'un humain soit d'une machine

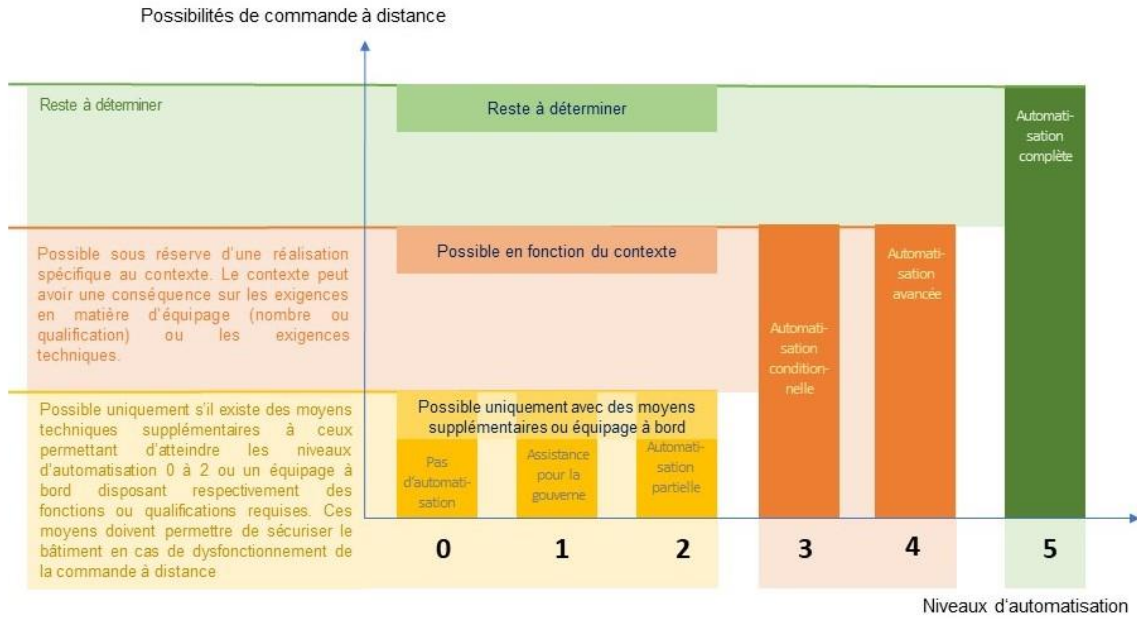
La commande à distance et l'automatisation nécessitent donc des fonctionnalités identiques pour convertir un ordre émis par une machine ou un humain situé à distance en action concrète sur la gouverne et /ou la propulsion.

En cas de dysfonctionnement également, il existe un lien entre ces deux concepts. En effet, si la commande à distance venait à être interrompue, des dispositions devraient exister pour que le bâtiment puisse soit rejoindre un lieu sûr sans créer de risque pour les autres bâtiments soit être immobilisé de façon sûre et sans que cela ne constitue une gêne excessive pour les autres bâtiments. Il existe plusieurs solutions permettant d'arriver à cet état :

- Il y a à bord du bâtiment une personne disposant des compétences nécessaires pour réaliser une telle tâche.
- Le bâtiment dispose d'un niveau d'automatisation tel qu'il puisse rejoindre de façon autonome un lieu sûr en toute sécurité ou qu'il puisse mouiller automatiquement les ancres en cas d'interruption de la communication.

Une autre solution pourrait être d'avoir une commande à distance supplémentaire et complètement redondante. Ainsi, si la première commande à distance ne fonctionne plus, une autre commande pourrait être activée en utilisant d'autres moyens techniques.

En l'absence de lien évident entre la commande à distance et l'automatisation, le diagramme ci-dessous indique la nécessité de conditions supplémentaires, en fonction du niveau d'automatisation, pour rendre une commande à distance possible. Ces conditions devraient assurer une navigation sûre si le niveau d'automatisation du bâtiment n'est pas suffisant pour garantir une conduite sûre en cas de dysfonctionnement de la commande à distance. Par exemple, les bâtiments commandés à distance devraient également posséder l'équipement nécessaire pour permettre à un conducteur qui se trouve à bord de prendre immédiatement la conduite du bâtiment.



## 5. Contact

Si vous avez des questions ou des remarques pour améliorer cette note explicative, n'hésitez pas à contacter le Secrétariat de la CCNR à l'adresse suivante : [ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org).

## PROTOCOLE 18

### Résolution soulignant l'intérêt de l'édition 2022 du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT)

#### Résolution

La Commission Centrale,

se félicitant de la finalisation des travaux de révision du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)),

observant que le guide susmentionné est également compatible avec le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) qui s'applique sur le Rhin,

soulignant que l'objectif du guide susmentionné n'est pas de remplacer ni de modifier la réglementation en vigueur mais de mettre à disposition des bonnes pratiques complémentaires,

constatant que le guide susmentionné rassemble les bonnes pratiques identifiées par les organisations de l'industrie concernée,

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

en partenariat avec Forum maritime international des compagnies pétrolières (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF),

sur proposition de son Comité des matières dangereuses,

prend acte de l'édition 2022 du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT) et

souligne l'intérêt de cette seconde édition du guide pour améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses à l'interface entre les bateaux-citernes de la navigation intérieure et des installations à terre, notamment les terminaux.

## PROTOCOLE 19

### Etiage équivalent (EE) du Rhin 2022 (2014-II-17, 2021-II-23)

#### Résolution

La Commission Centrale,

se référant à l'adaptation permanente des principes pour la détermination de l'étiage équivalent aux échelles de référence du Rhin et ayant pris connaissance du rapport de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement permanent relatif à la fixation de l'étiage équivalent du Rhin 2022,

fixe l'étiage équivalent (EE) suivant applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 :

Echelle	EE 2022 (cm) *
Bâle	501
Maxau	372
Spire	237
Mannheim	155
Worms	68
Mayence	171
Oestrich	92
Bingen	97
Caub	77
Coblence	77
Andernach	91
Bonn	142

Echelle	EE 2022 (cm) *
Cologne	139
Düsseldorf	91
Ruhrort	227
Wesel	174
Rees	118
Emmerich	74
Lobith	733
Pannerdensche Kop	700
Nimègue	516
Tiel	255
IJsselkop	683

\* Les valeurs néerlandaises sont en cm + NAP (*Normaal Amsterdams Peil*)

L'étiage équivalent 2012 fixé par la résolution 2014-II-17 sera abrogé au 31 décembre 2022. L'étiage équivalent 2022 s'applique jusqu'au 31 décembre 2031.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement est annexé au présent protocole.

#### Annexe

## Rapport relatif à la fixation de l'étiage équivalent (EE) du Rhin pour 2022

### 1. Généralités

Au terme d'un examen approfondi et de discussions ont été retenues en tant que base pour la fixation les débits équivalents (GIQ) 2012 et 2022 les séries couvrant les 100 dernières années. Ces débits équivalents ont été définis comme correspondant à la moyenne des débits n'atteignant pas le seuil minimal qui ont été relevés sur de nombreuses années au cours de 20 jours sans glace. L'évolution des étiages équivalents ainsi déterminés entre 1932 et 2012 est présentée dans le tableau ci-après pour information :

Etiages équivalents fixés entre 1932 et 2012								
Échelles	EE 32 (cm)	EE 52 (cm)	EE 62 (cm)	EE 72 (cm)	EE 82 (cm)	EE 92 (cm)*	EE 2002 (cm)*	EE 2012 (cm)*
Résolution de la CCNR	1932-II-12	1952-II-18	1962-IV-49	1973-I-28 1976-II-40	1984-II-40	1992-I-32 1996-I-34 1998-I-27	2002-I-40 2002-II-26	2014-II-18
Rheinfelden	--	165	167	175	170	175	--	--
Bâle	--	--	--	--	--	--	500	499
Brisach	80	75	--	--	--	--	--	--
Strasbourg	148	140	150	--	--	--	--	--
Maxau	316	315	325	340	350	350	360	369
Spire	215	--	--	215	215	220	220	241
Mannheim	184	150	135	150	160	155	155	160
Worms	- 86	95	65	80	70	65	65	72
Mayence	- 17	170	165	170	170	165	170	168
Oestrich	--	--	--	--	--	80	85	87
Bingen	103	100	100	70	60	--	100	100
Kaub	108	105	105	100	85	85	80	78
Coblence	116	115	105	110	95	85	80	78
Andernach	129	130	115	115	105	95	95	93
Bonn	--	60	55	60	155	145	145	141
Cologne	61	55	40	55	150	145	145	139
Düsseldorf	20	180	155	150	125	115	105	97
Ruhrort	- 64	250	210	200	195	215	225	233
Wesel	--	225	180	180	170	160	155	177
Rees	- 9	--	--	50	135	120	115	120
Emmerich	18	170	140	125	110	95	80	84
Lobith	910	850	810	815	795	770	752	739
Pannerdensche Kop	845	790	750	790	775	752	733	713
Nimègue	691	625	590	615	610	571	545	523
Tiel	336	280	260	285	285	270	262	258
IJsselkop	--	--	--	765	750	729	709	694

\*Les valeurs néerlandaises sont en cm + NAP (*Normaal Amsterdams Peil*)

## 2. Principes pour la fixation de l'étiage équivalent 2022

Pour la fixation de l'étiage équivalent 2022 ont été retenus les principes déjà appliqués pour la fixation de l'EE 2012 :

1. Les valeurs des débits équivalents (GLQ) aux échelles de références sont nouvellement déterminées tous les dix ans en tant que débits relevés sur 100 ans.
2. Sur la base des valeurs pour les débits équivalents sont fixées aussi tous les dix ans les valeurs correspondantes de l'étiage équivalent (EE) aux échelles de référence.
3. L'étiage équivalent (EE) est redéfini comme suit :

« L'étiage équivalent (EE) est la hauteur d'eau qui, sur la base de la moyenne pluriannuelle, survient durant 20 jours sur le Rhin de bas débits équivalents. ».

L'application de ces principes assure une plus grande transparence et une véritable équivalence pour déterminer l'EE et prend en compte les tendances stables sur le long terme en ce qui concerne l'évolution des ressources en eau (GIQ), par exemple les conséquences du changement climatique, tout en étant suffisamment stable ou insensible aux fluctuations hydrologiques à court et à moyen terme. L'EE, qui fait également l'objet d'une nouvelle fixation, reflète en outre les modifications naturelles et anthropogènes de la morphologie ou du lit du fleuve.

Sur la base de ces principes, les débits équivalents (GIQ 2022) suivants ont été retenus pour les échelles de référence, pour les 20 jours en moyenne au cours desquels le niveau d'eau de référence n'a pas été atteint. Afin d'illustrer l'effet de cette modification des principes, sont indiqués dans le tableau le GIQ 2012 valable jusqu'ici, ainsi que la différence entre les deux valeurs.

Échelles	GIQ 2012 (m³/s)	GIQ 2022 (m³/s)	Différence (m³/s)
Bâle	488	483	-5
Maxau	609	599	-10
Spire	632	620	-12
Worms	682	669	-13
Mayence	766	757	-9
Kaub	784	773	-11
Andernach	887	878	-9
Bonn	901	891	-10
Cologne	941	931	-10
Düsseldorf	963	951	-12

Échelles	GIQ 2012 (m³/s)	GIQ 2022 (m³/s)	Différence (m³/s)
Ruhrort	1028	1011	-17
Wesel	1041	1022	-19
Rees	1049	1031	-18
Emmerich	1058	1039	-19
Lobith	1020	1020	0
Waal / Pannerdensche Kop	826	826	0
Pannerdensch Kanaal / Pannerdensche Kop	195	194	-1
Neder Rijn / IJsselkop	24	24	0
IJssel / IJsselkop	171	170	-1



### 3. Étiage équivalent 2022

Le Comité de l'infrastructure et l'environnement propose de retenir les valeurs de l'étiage équivalent présentées dans la colonne 4 du tableau ci-après, déterminées sur la base des valeurs de débit équivalent relevées.

Échelles	EE 2002 (cm)*	EE 2012 (cm)*	<b>EE 2022 (cm)*</b>	Modification de l'EE 2022 par rapport à l'EE 2012 (cm)*
Bâle	500	499	<b>501</b>	2
Maxau	360	369	<b>372</b>	3
Spire	220	241	<b>237</b>	-4
Mannheim	155	160	<b>155</b>	-5
Worms	65	72	<b>68</b>	-4
Mayence	170	168	<b>171</b>	3
Oestrich	85	87	<b>92</b>	5
Bingen	100	100	<b>97</b>	-3
Kaub	80	78	<b>77</b>	-1
Coblence	80	78	<b>77</b>	-1
Andernach	95	93	<b>91</b>	-2
Bonn	145	141	<b>142</b>	1
Cologne	145	139	<b>139</b>	0
Düsseldorf	105	97	<b>91</b>	-6
Ruhrort	225	233	<b>227</b>	-6
Wesel	155	177	<b>174</b>	-3
Rees	115	120	<b>118</b>	-2
Emmerich	80	84	<b>74</b>	-10
Lobith	752	739	<b>733</b>	-6
Pannerdensche Kop	733	713	<b>700</b>	-13
Nimègue	545	523	<b>516</b>	-7
Tiel	262	258	<b>255</b>	-3
IJsselkop	709	694	<b>683</b>	-11

\*Les valeurs néerlandaises sont en cm + NAP (*Normaal Amsterdams Peil*)

Le nouvel EE 2022 avec une durée de passage sous le seuil de référence au cours de vingt jours sur une moyenne pluriannuelle devrait être introduit au 01.01.2023 afin que la résolution 2014-II-17 puisse être abrogée au 31.12.2022. En outre, les délégations néerlandaise et allemande sont favorables à une durée de validité s'étendant jusqu'en 2031 de sorte que cet EE 2022 ne soit valable que durant 9 ans. Ceci permettrait de conserver la périodicité de la CCNR en vigueur jusqu'ici, malgré le report d'une année de la nouvelle fixation.

## **PROTOCOLE 20**

### **Construction d'un poste de manutention près de Chalampé au p.k. 198**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la réalisation du projet de construction d'un poste de manutention près de Chalampé au p.k. 198, sur la rive gauche.

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

#### **Annexe**

## **Construction d'un poste de manutention près de Chalampé au p.k. 198**

### **1. Type d'ouvrage**

Poste de manutention constitué d'une passerelle d'accès et d'une plateforme, de dimensions 7mx7m, supportant un bras de chargement. Il est constitué d'une structure métallique, d'une plateforme en caillebotis, de garde-corps et d'escaliers métalliques. Il est supporté côté berge par des massifs béton et côté canal par des pieux.

### **2. Localité / ville la plus proche**

Chalampé (68)

### **3. P.k. du Rhin**

198,0 à 198,1

### **4. Type de travaux**

Mise en place de quatre ducs d'Albe pour l'accostage et l'amarrage des différentes barges. Les ducs d'Albe seront réalisés en tube d'acier et seront dimensionnés pour résister aux efforts d'accostage. Les dalles des berges du perré seront prédécoupées à la disqueuse afin d'éviter toute fracturation. Après fonçage, l'étanchéité du perré sera soigneusement rétablie.

Mise en place de pieux pour le support des passerelles et de la plateforme

Mise en place de neuf bollards pour permettre l'amarrage des barges

## **A. Description générale**

### **5. Largeur des eaux navigables**

environ 142 m au p.k. 198

### **6. Largeur du chenal navigable**

88 m au p.k. 198

### **7. Principales dimensions et caractéristiques du poste d'accostage**

Les ducs d'Albe seront situés à 19 m de la berge. Cette distance est nécessaire pour atteindre le mouillage minimum pour l'amarrage des barges.

Le poste de manutention permettra de stationner une seule barge.

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

Les ducs d'Albe seront situés en dehors du chenal navigable actuel, à une distance de 8 m de ce dernier.

A court terme, la largeur des barges qui seront utilisées pour le transport d'Hexaméthylène Diamine (HMD) est de 11,4 m. Néanmoins, BASF travaille au développement de barges de 16 m de large, permettant de naviguer en conditions de basses eaux.

Selon le cas de figure, une barge accostée sur le nouveau poste de manutention pourra empiéter sur le chenal navigable :

- de 3,2 m dans le cas d'une barge de 11,4 m,
- de 7,8 m dans le cas d'une barge de 16 m.

Ainsi que le stipule l'article 7.02, chiffre 1, lettre e) du Règlement de Police de la Navigation sur le Rhin, la réduction du chenal navigable et la constitution d'un passage étroit du fait d'une aire de stationnement n'est pas envisageable. Par conséquent, deux options peuvent être étudiées :

- l'empiètement de la berge par l'aménagement d'un quai à paroi verticale,
- le décalage du chenal navigable vers la rive opposée.

## **9. Examen de la faisabilité d'un quai à paroi verticale**

L'option d'empiètement de la berge par la réalisation d'un quai droit, avec paroi en palplanches, a été étudiée pour le cas de barges de 16 m de largeur et 135 m de longueur. Les coupes correspondantes figurent au point E.

Une barge de 16 m pourrait stationner sans empiéter sur le chenal de 88 m, même en le conservant dans sa position actuelle.

Toutefois, afin de permettre les manœuvres d'accostage dans de bonnes conditions de sécurité, les règles de l'art imposent de respecter un angle d'approche de 15° (cf vue en plan au point E). La longueur totale de l'aménagement se porte alors à 198,37 m.

Afin que l'angle d'approche n'intercepte pas l'appontement voisin à l'aval, l'aménagement doit être décalé vers l'amont et dans ces conditions, dépasserait de 51,07 m la limite parcellaire disponible et empièterait sur la parcelle de l'entreprise voisine, qui accueille également des appontements commerciaux.

Ces conditions ne sont pas compatibles avec le maintien de l'activité.

Bien que la faisabilité technique soit avérée, la réalisation du quai en palplanches n'est donc pas envisageable d'un point de vue fonctionnel.

## **10. Proposition de décalage du chenal navigable**

Une alternative consiste à analyser le décalage du chenal navigable vers la rive droite. Les données de bathymétrie récentes confirment l'absence de sédimentation sur ce secteur et de ce fait, le Grand Canal d'Alsace offre 3 m de mouillage sur une largeur supérieure à 88 m.

Par ailleurs, sur la section comprise entre les écluses d'Ottmarsheim et le pont de Chalampé, dix appontements existent à ce jour. Un relevé de leurs positions révèle que neuf d'entre eux induisent un empiètement du chenal par les bateaux stationnés, de l'ordre de 2 à 3 m.

Par conséquent, un décalage du chenal navigable vers la rive droite permettrait d'aménager l'appontement BASF, mais également de supprimer une situation actuelle non sécuritaire.

Afin de permettre le stationnement ultérieur de barges de 16 m de largeur, un décalage du rectangle de navigation de 8 m vers la rive droite a été étudié.

Il est proposé que ce décalage soit opéré dès la sortie des écluses d'Ottmarsheim, dont les sas sont positionnés du côté Est du chenal, et jusqu'au pont de Chalampé, dont la largeur de 80 m entre piles induit déjà un resserrement des conditions de navigation et un éloignement de la rive gauche.

Ce décalage permet de maintenir un mouillage de 3 m à l'extrémité du chenal en rive droite sur toute la distance concernée (cf profil en travers au point D) :

- En rive gauche : dans le cas du niveau d'eau le plus bas et en considérant un tirant d'eau de 3 m pour les bateaux stationnés, une marge de 1,07 m est encore observée entre le fond de la barge et le perré en béton.
- En rive droite : une marge de 1,10 m est encore disponible entre le fond du rectangle de navigation décalé et le perré en béton.

Le décalage du chenal pourra être matérialisé sur les cartes électroniques ECDIS. Par ailleurs, le Grand Canal est rectiligne à ce niveau et les conditions de visibilité sont excellentes.

Une signalisation physique additionnelle sera positionnée en début et en fin de section décalée, avec panneau C.5 (au sens du RPNR), figurant la distance en mètres entre le panneau et le bord de chenal désaxé (cf vue en plan du décalage de chenal, en annexe).

L'appontement en lui-même, sans bateau stationné, est implanté en dehors de la position actuelle du chenal. Par conséquent, il convient de souligner que le seul risque encouru par un navire n'ayant pas actualisé ses cartes de navigation électroniques correspondrait au cas d'un bateau stationné, par conditions de visibilité dégradée. Or les barges stationnées sont bien éclairées et peuvent être détectées par le radar des navires en circulation.

## **B. Informations relatives au déroulement des travaux**

### **11. Description du déroulement des travaux**

Les travaux seront réalisés majoritairement depuis la berge, avec des moyens techniques sans incidence sur la navigation, hormis mesures de vigilance usuelles.

Toutefois, les phases de forage des ducs d'Albe seront opérées au moyen d'une barge qui pourra être amenée à stationner dans le chenal navigable. Cette phase de travail est estimée à quatre semaines. La barge en question est mobile et pourra être évacuée rapidement du chenal navigable si les conditions l'exigent.

### **12. Périodes de réalisation**

Les premiers travaux de forage des ducs d'Albe sont prévus en début d'année 2023.

### **13. Restriction de la navigation et durée de la restriction**

Quatre semaines pendant lesquelles une barge de chantier sera amenée à empiéter le chenal navigable sur une dizaine de mètres.

Un avis à la batellerie sera émis pour signaler ces dispositions.

### **14. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles) :**

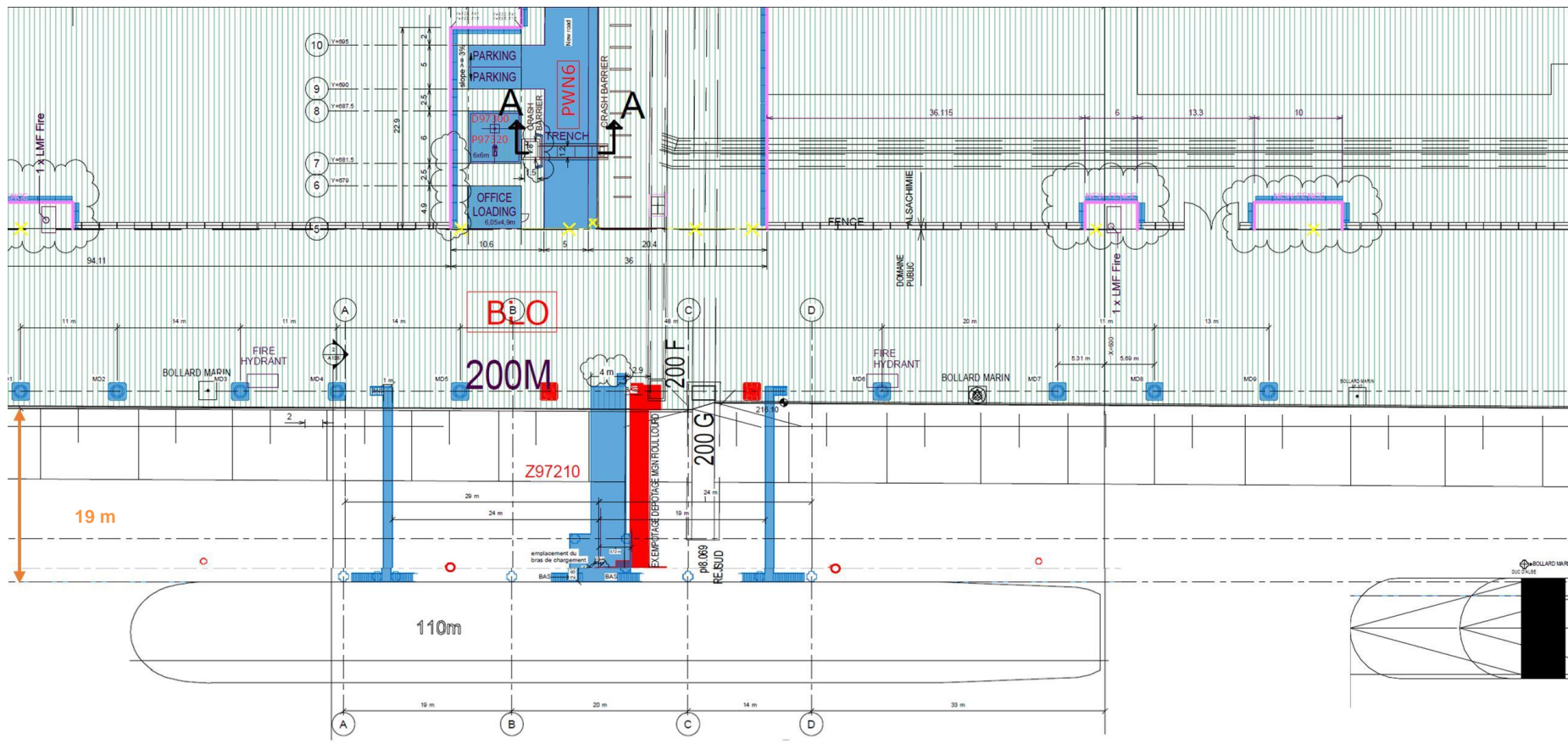
Pas d'arrêt de navigation

**C. Plans de l'aménagement**

Plan de situation du futur poste de manutention :

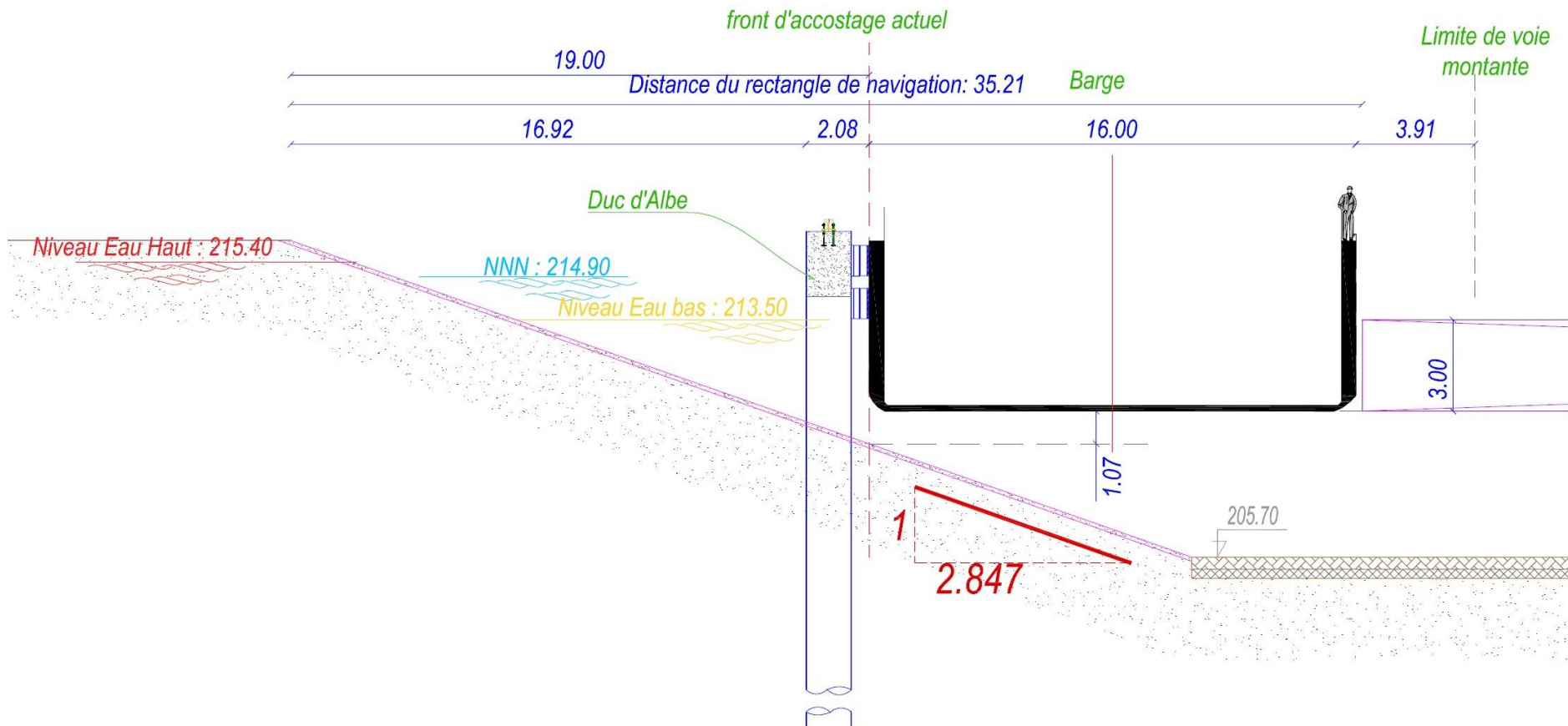


Vue en plan de l'aménagement



Les aménagements en rouge seront démontés

Profil en travers sur ducs d'Albe :

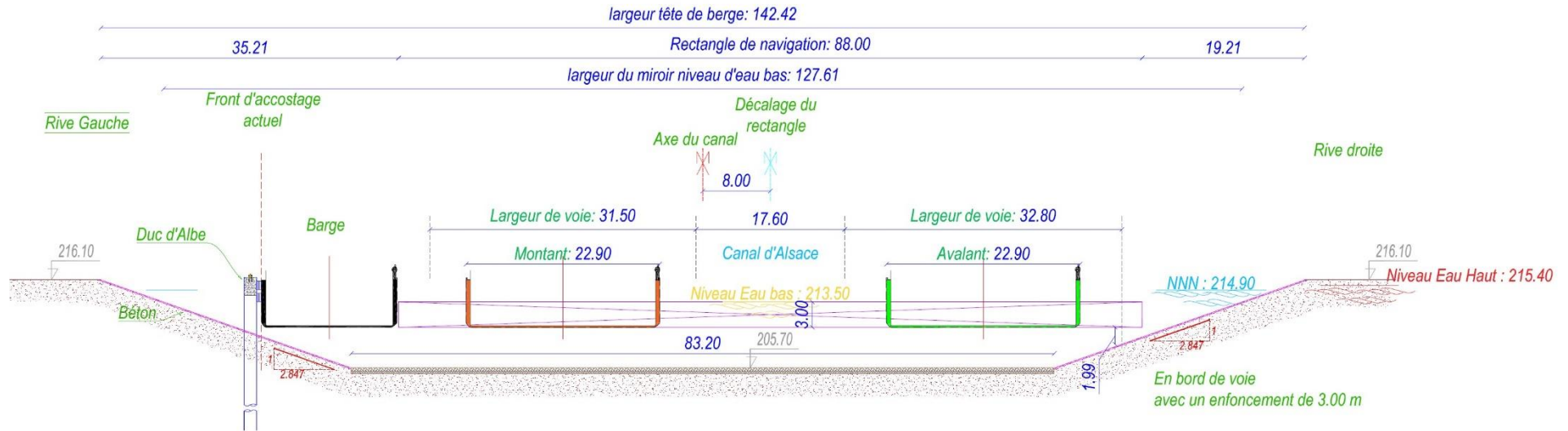




#### D. Plans du décalage de chenal

Vue en plan du décalage de chenal

Profil en travers du décalage de 8,00 m du rectangle de navigation :



Ce schéma représente le croisement de deux convois à couple ainsi que les distances de sécurité nécessaires pour un tel cas de figure, en rives gauche et droite et entre les deux convois (cf étude DST). Cette situation est le cas le plus défavorable qui puisse être rencontré et atteste que la largeur de 88 m décalée reste suffisante.

## **PROTOCOLE 21**

### **Nouvelle construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Volgelsheim au p.k. 226,400**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la réalisation du projet de construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Volgelsheim au p.k. 226,400, sur la rive gauche.

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

#### **Annexe**

## **Nouvelle construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Volgelsheim au p.k. 226,400**

### **1. Type d'ouvrage**

Aires de stationnement pour bateaux à cabines jusqu'à 135 m dont ducs d'Albe, pieux de guidage de pontons flottants, pontons, passerelles, fondations à terre, bollards à terre.

### **2. Localité / ville la plus proche**

Volgelsheim

### **3. P.k. du Rhin**

p.k. 226,400

### **4. Type de travaux**

Vibrofonçage et battage de tubes, soudure et travaux de génie civil.

## **A. Description générale**

### **5. Largeur des eaux navigables**

Environ 220 m (largeur variable car berges non parallèles)

### **6. Largeur du chenal navigable**

88,0 m

### **7. Principales dimensions et caractéristiques des aires de stationnement**

Deux aires permettront de stationner chacune deux bateaux à cabines à couple, mesurant jusqu'à 135 m de longueur et 11,45 m de largeur, avec une distance de sécurité de 15 m entre deux bateaux de 135 m (cf. plans au point C). Chaque poste de stationnement sera équipé de :

- trois nouveaux ducs d'Albe (pour le poste de stationnement amont et seulement deux pour le poste de stationnement aval), avec dispositif d'amarrage comprenant trois bollards,
- un ponton flottant de 30 m de long et 4 m de large, avec deux pieux de guidage à chaque extrémité situés à 16,20 m de la berge,
- une passerelle d'accès de 28 m de long et 1,60 m de large (largeur intérieure) posée à terre sur pieu de fondation et sur ponton,
- bollards à terre pour l'amarrage de sécurité.

Les ducs d'Albe seront situés à 19,20 m de la berge. Cette distance est nécessaire pour atteindre le mouillage minimum pour l'amarrage des bateaux.

La distance entre la limite de zone de stationnement la plus à l'amont et le quai du port de Colmar est de 99 m.

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

La distance entre la limite du chenal navigable et l'axe des ducs d'Albe est de **35,80 m**.

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

$$35,80 \text{ m} - 11,45 \text{ m (largeur des bateaux)} - 1 \text{ m (défense)} = \mathbf{23,40 \text{ m}}$$

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

$$23,40 \text{ m} - (11,45 \text{ m} + 1 \text{ m}) = \mathbf{10,90 \text{ m}} \text{ du chenal navigable}$$

## 9. Vérification des conditions de retournement au nord de l'île du Rhin

La manœuvre simulée est la suivante :



1. le bateau s'éloigne du quai et vire sur tribord
2. l'arrière du bateau reste proche du quai et l'avant du bateau se laisse dériver par le courant
3. dérive du bateau vers l'aval

L'emprise théorique nécessaire pour la manoeuvre correspond donc à la longueur du bateau, augmentée d'une marge de sécurité.

En considérant un convoi de 180 m, la distance de sécurité par rapport aux futurs appontements reste supérieure à 20 m, même au point le plus critique.

La manœuvre a été testée en conditions réelles, avec un convoi avalant de 180 m de longueur et 11,40 m de large. Une vedette de la brigade fluviale franco-allemande a été positionnée au niveau des futurs appontements et a permis de constater la possibilité d'exécuter le retournement complet.

Cette manœuvre a par ailleurs été filmée par un drone et l'implantation des appontements a été ajoutée numériquement sur la vidéo, afin de fiabiliser l'interprétation des résultats.

**B. Informations relatives au déroulement des travaux**

**10. Description du déroulement des travaux**

Les travaux seront réalisés depuis la berge, sans incidence sur la navigation, hormis les mesures usuelles d'appel à vigilance.

**11. Période de réalisation**

Le démarrage des travaux est souhaité au premier trimestre de l'année 2023, pour une durée estimée à 12 semaines.

**12. Restriction de la navigation et durée de la restriction**

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous.

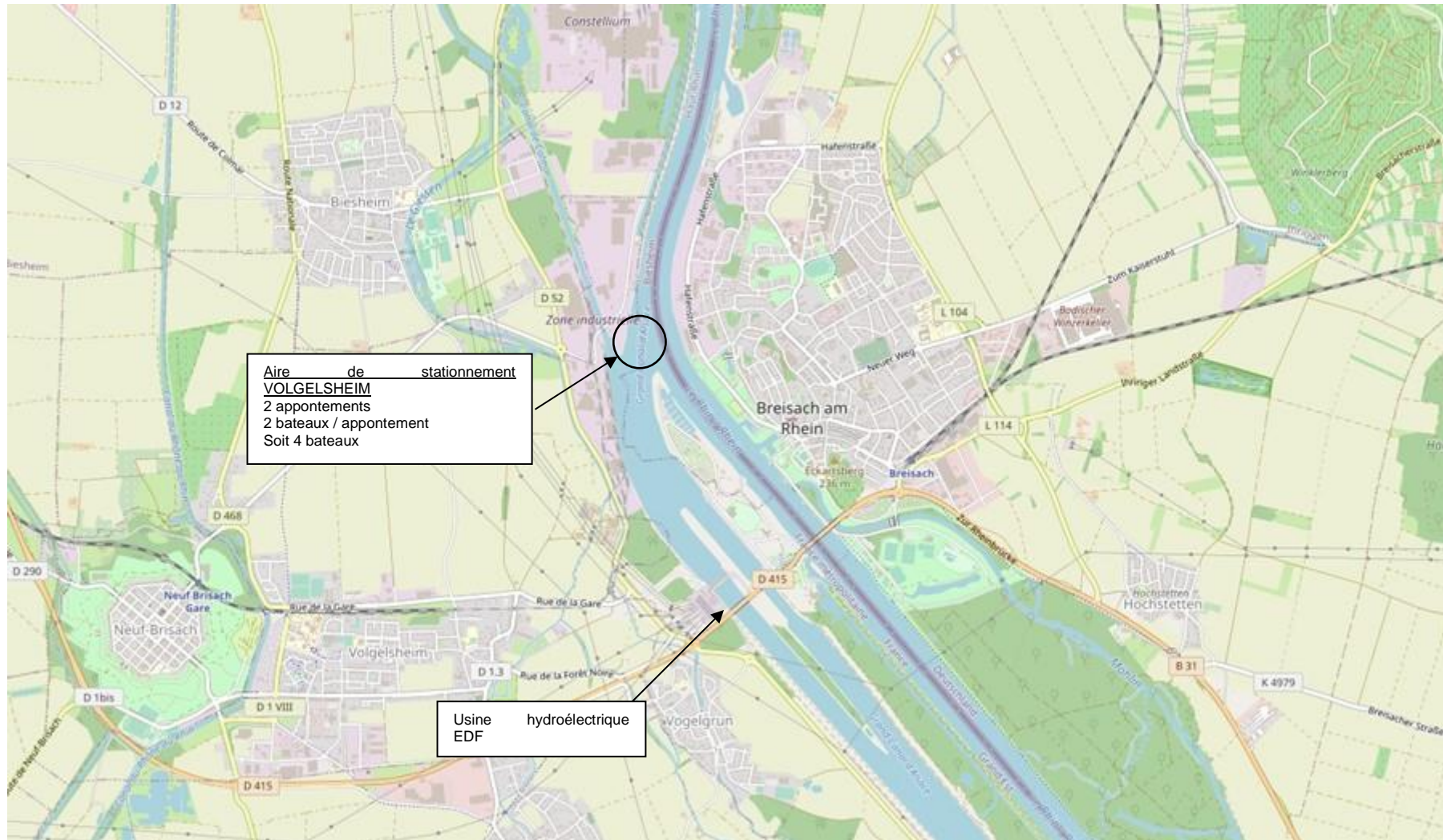
L'information des usagers sera assurée par diffusion d'avis à la batellerie.

**13. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)**

Pas d'arrêt de navigation

### C. Plans

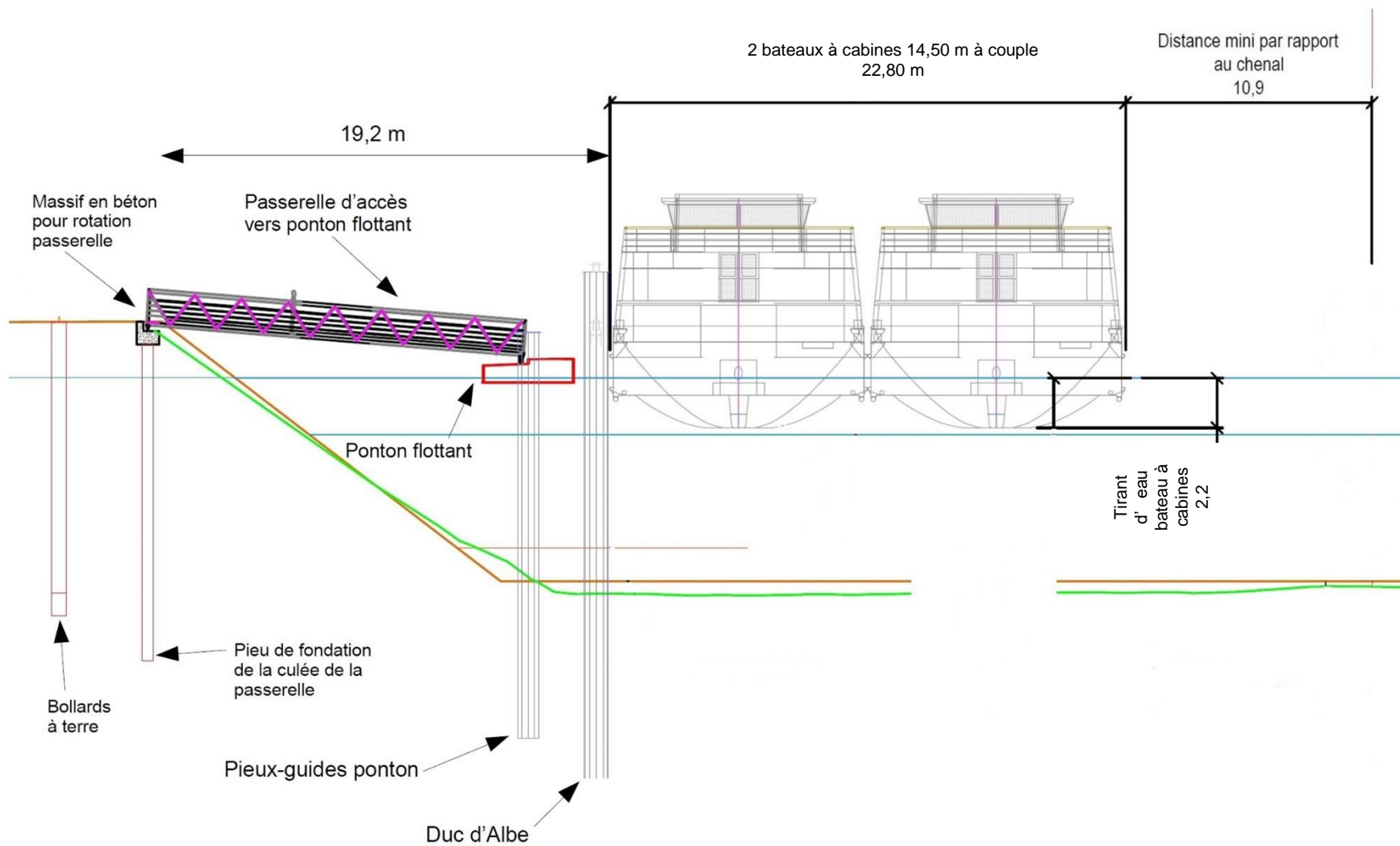
Plans de localisation des aires de stationnement :



Vue en plan de l'aire de stationnement :



Profil en travers de l'aire de stationnement :





## **PROTOCOLE 22**

### **Modification de la résolution 2021-II-22 relative à la nouvelle construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la réalisation du projet de construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300, sur la rive gauche.

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

#### **Annexe**

**Modification de la résolution 2021-II-22 relative à la nouvelle construction d'aires de stationnement pour bateaux à cabines sur le Rhin supérieur à Huningue au p.k. 170,300**

**1. Type d'ouvrage**

Aires de stationnement pour bateaux à cabines jusqu'à 135 m dont ducs d'Albe, pieux de guidage de pontons flottants, pontons, passerelles, fondations à terre, bollards à terre.

Toutefois les demandes de réservation de croisiéristes auprès du concessionnaire sont plus nombreuses que prévu et incitent celui-ci à augmenter la capacité de stationnement. De ce fait, l'aire de stationnement de Huningue a été redimensionnée pour l'accostage de deux bateaux à couple.

**2. Localité / ville la plus proche**

Huningue

**3. P.k. du Rhin**

p.k. 170,300

**4. Type de travaux**

Vibrofonçage et battage de tubes, soudure et travaux de génie civil

**A. Description générale**

**5. Largeur des eaux navigables**

Environ 310 m (largeur variable car berges non parallèles)

**6. Largeur du chenal navigable**

108,10 m

**7. Principales dimensions et caractéristiques des aires de stationnement**

L'aire permettra de stationner deux bateaux à cabines à couple, mesurant jusqu'à 135 m de longueur et 11,45 m de largeur (cf. plans au point C), et sera équipée de :

- trois nouveaux ducs d'Albe, avec dispositif d'amarrage comprenant deux bollards,
- un ponton flottant de 30 m de long et 4 m de large, avec deux pieux de guidage à chaque extrémité,
- bollards à terre pour l'amarrage de sécurité.

Le raccordement à la berge se fera par la nouvelle passerelle d'accès.

Les ducs d'Albe seront situés à 15 m de la berge, parallèlement et en retrait des ducs d'Albe existants. Cette distance est nécessaire pour atteindre le mouillage minimum pour l'amarrage des bateaux.

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

La distance entre la limite du chenal navigable et l'axe des ducs d'Albe est de **52 m**.

Lorsque deux bateaux sont stationnés, la distance entre le chenal navigable et le point le plus défavorable de l'extérieur du bâtiment stationné à couple est de **26 m** (cf plan au point C).

**B. Informations relatives au déroulement des travaux**

**9. Description du déroulement des travaux**

Les travaux seront réalisés depuis la berge, sans incidence sur la navigation, hormis les mesures usuelles d'appel à vigilance.

**10. Période de réalisation**

Le démarrage des travaux est souhaité en toute fin d'année 2022 ou au premier trimestre de l'année 2023, pour une durée estimée à 12 semaines.

**11. Restriction de la navigation et durée de la restriction**

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous.

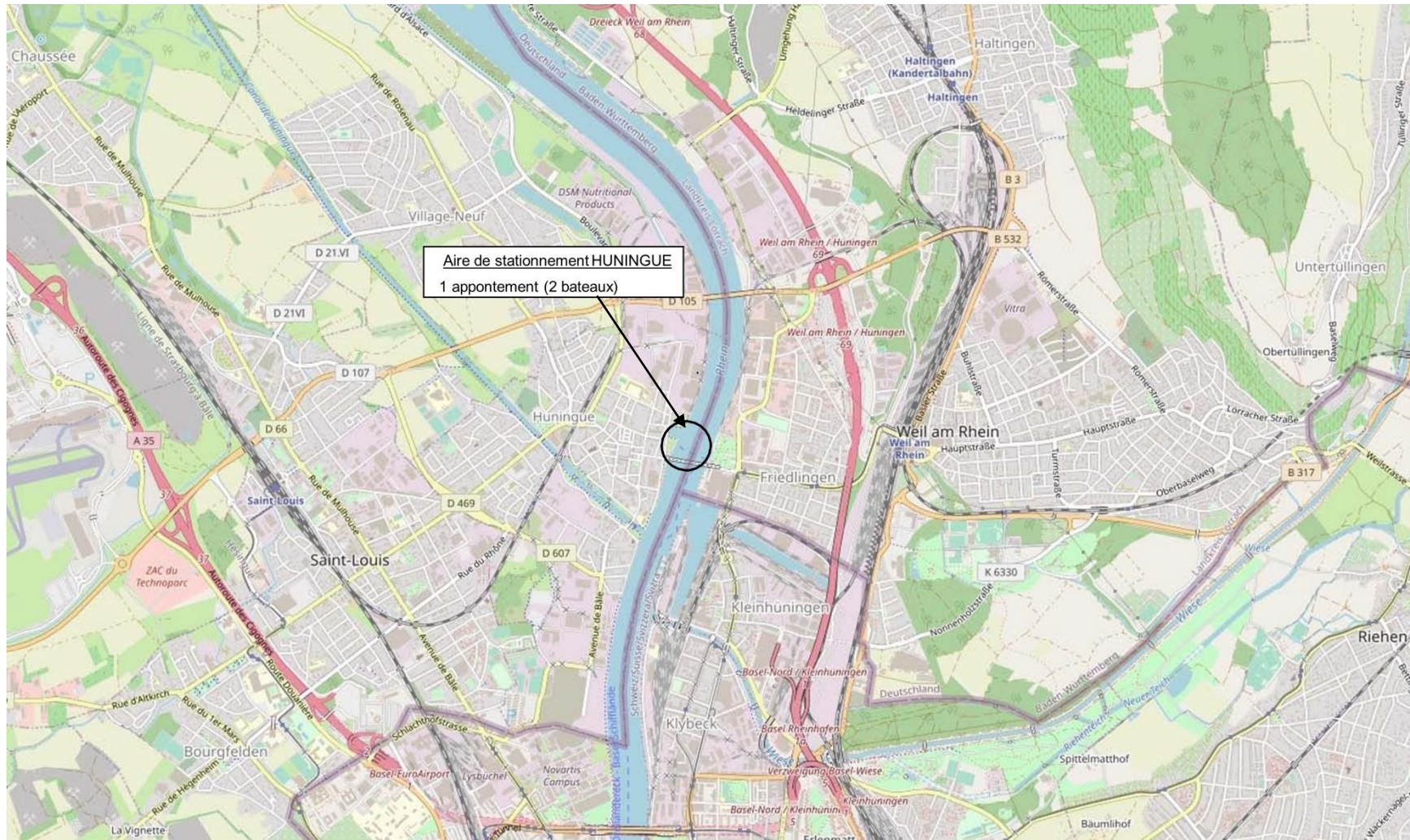
L'information des usagers sera assurée par diffusion d'avis à la batellerie.

**12. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)**

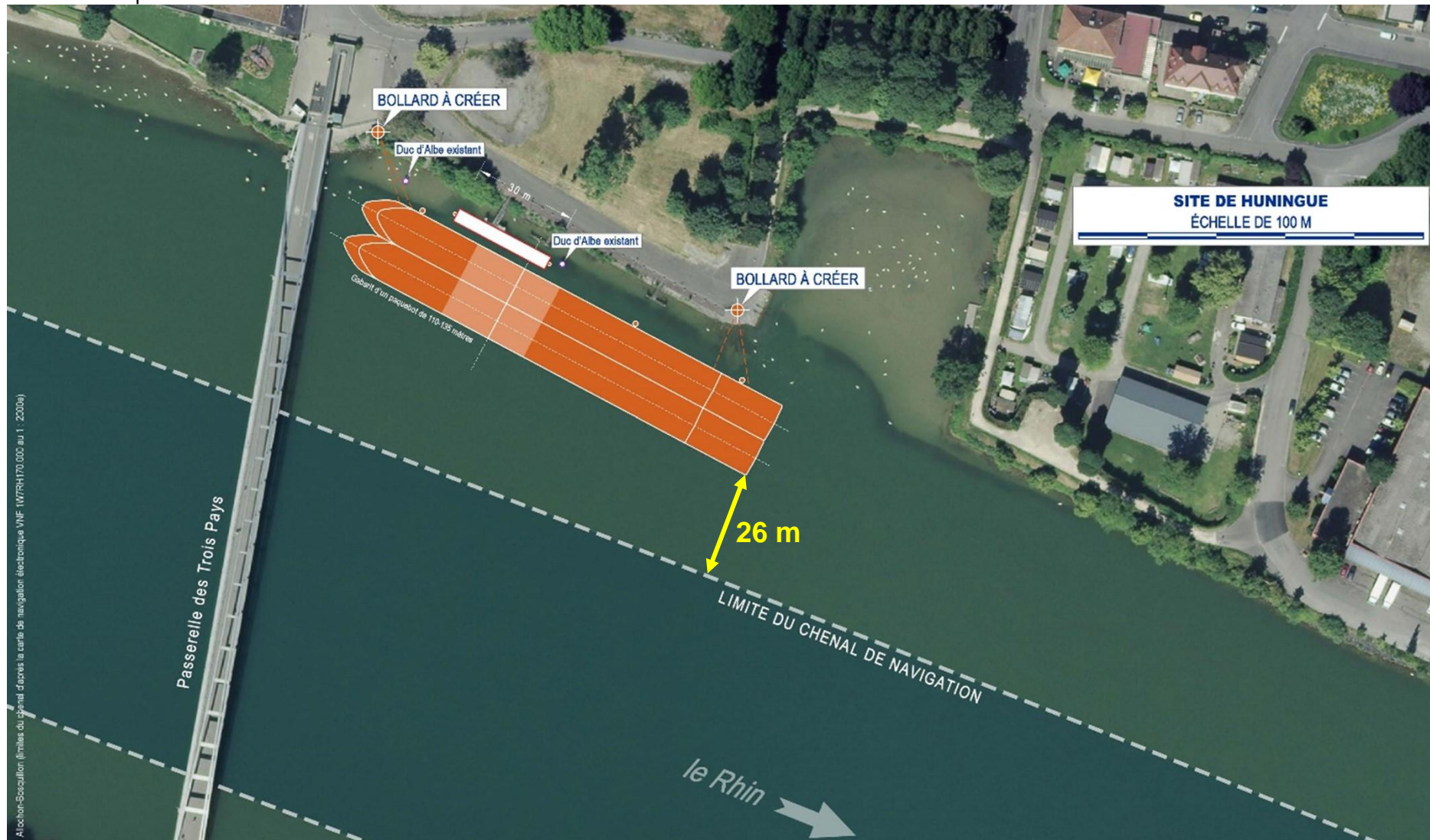
Pas d'arrêt de navigation.

### C. Plans

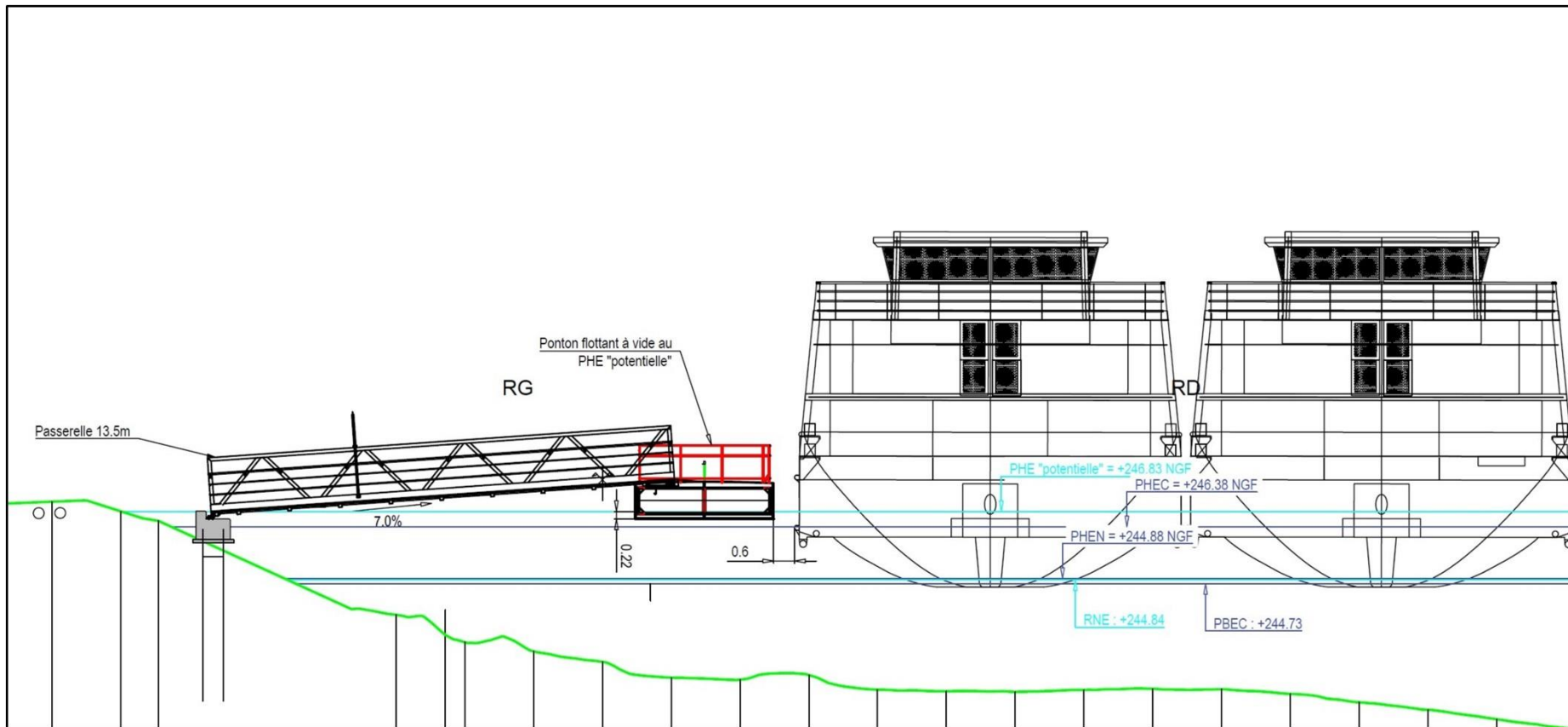
Plans de localisation des aires de stationnement :



Vue en plan de l'aire de stationnement :



Profil en travers de l'aire de stationnement :



## **PROTOCOLE 23**

### **Création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Marckolsheim, sur le Rhin supérieur au p.k. 240,500**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la réalisation du projet de création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Marckolsheim, sur le Rhin supérieur au p.k. 240,500, sur la rive gauche.

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

#### **Annexe**

## Création d'une passe à poissons sur l'aménagement hydroélectrique de Marckolsheim, sur le Rhin supérieur au p.k. 240,500

### 1. Nature du projet

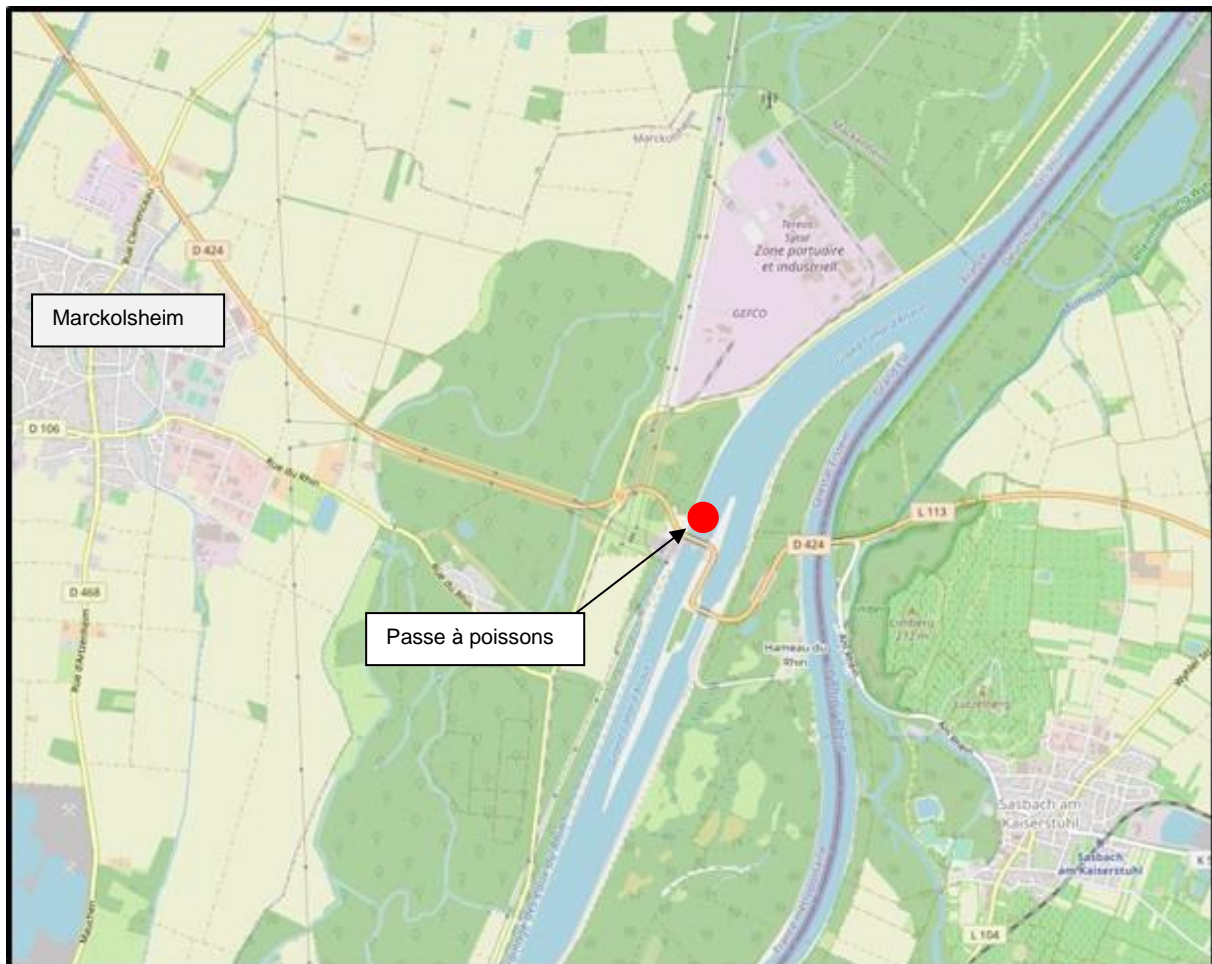
Le projet consiste à réaliser un ouvrage de franchissement piscicole au niveau de l'usine hydroélectrique de Marckolsheim.

La totalité des travaux se déroulera dans le canal de force en amont de l'usine hydroélectrique et dans le canal de fuite de celle-ci.

Aucun aménagement n'est situé sur le Rhin navigué.

### 2. Localisation

L'ensemble de l'opération se situe dans le domaine concédé de la concession hydroélectrique EDF de Marckolsheim. L'installation est prévue au p.k. 240,500 du Rhin.





## **A. Description générale**

L'ouvrage sera composé :

- d'entrées piscicoles aménagées sur chaque rive du canal de fuite de la centrale,
- de générateurs de débits par pompage en rive gauche et turbinage en rive droite, permettant d'attirer les poissons,
- d'un canal de liaison conduisant les poissons de la rive gauche vers la rive droite,
- d'une liaison en rive droite pour la remontée piscicole jusqu'en amont de l'usine,
- d'un dispositif de comptage des poissons, positionné avant leur sortie.

Les travaux se dérouleront dans le canal de force en amont de l'usine hydroélectrique et à l'aval immédiat de celle-ci.

Ce projet ne présente aucune interaction avec le Rhin navigué.

## **B. Informations relatives au déroulement des travaux**

### **3. Période de réalisation**

La période de réalisation est prévue en 2023.

### **4. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction**

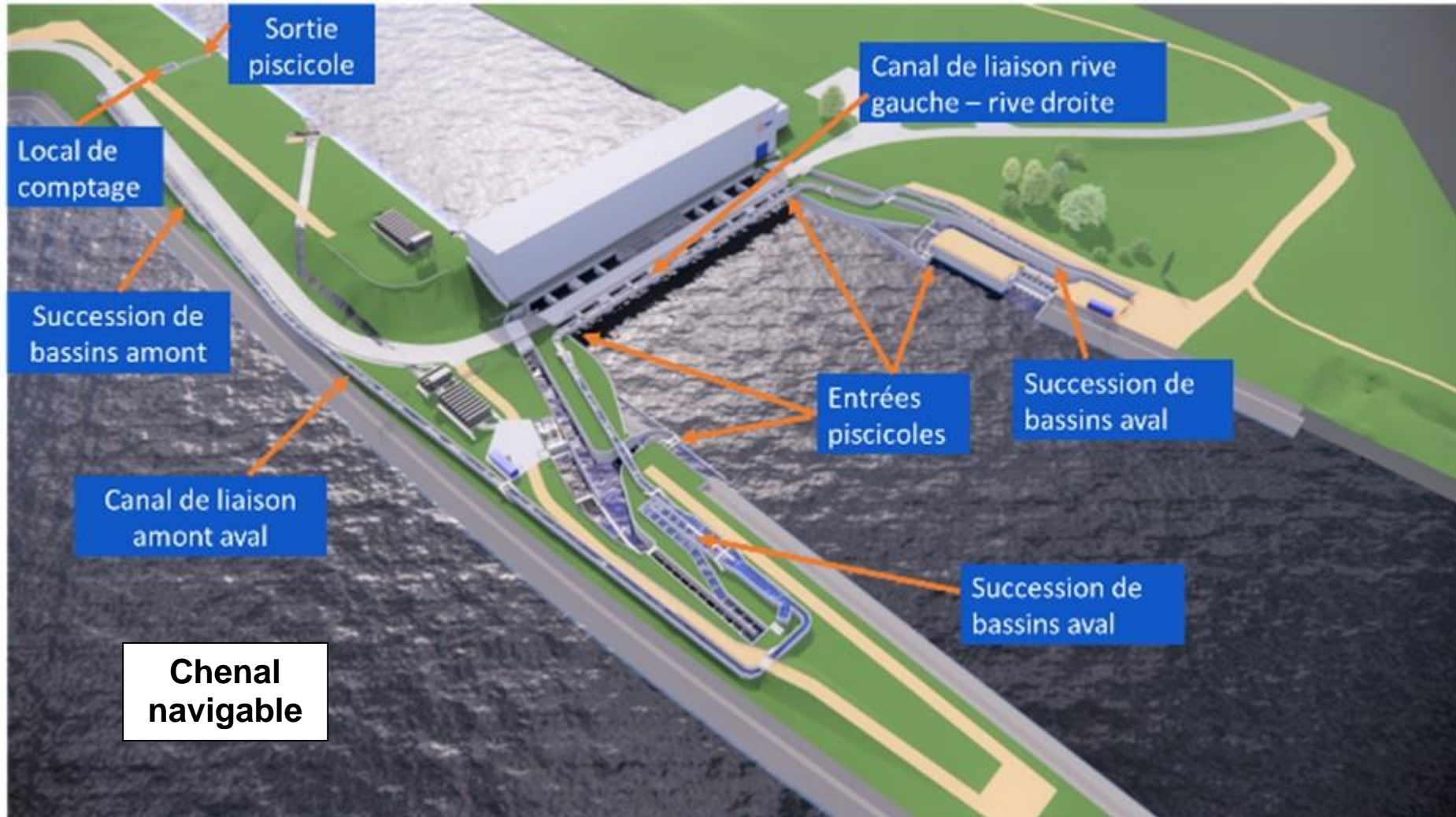
Les travaux se dérouleront dans le canal de force en amont de l'usine hydroélectrique et à l'aval immédiat de celle-ci. Ce projet ne présente donc aucune interaction avec le Rhin navigué.

Par conséquent, aucune restriction de la navigation ne sera nécessaire pendant les travaux.

### **5. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)**

Aucune interruption à prévoir

C. Plan de l'ouvrage



## **PROTOCOLE 24**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

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

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

invite les délégations allemande et française

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

#### **Annexe**

Annexe au protocole 24

**Tableau des fermetures 2023 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace  
État au 01.10.2022**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	6 mars 2023	10 mars 2023	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	1 <sup>er</sup> mai 2023	14 juillet 2023	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	24 avril 2023	13 octobre 2023	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	6 mars 2023	10 mars 2023	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	3 juillet 2023	4 août 2023	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	6 mars 2023	10 mars 2023	Restriction
EDF	Vogelgrun petit sas	8 mai 2023	11 août 2023	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrun grand sas	6 mars 2023	10 mars 2023	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	22 mai 2023	1 <sup>er</sup> septembre 2023	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	6 mars 2023	10 mars 2023	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	1 <sup>er</sup> mai 2023	8 septembre 2023	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	6 mars 2023	17 mars 2023	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	29 mai 2023	11 août 2023	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	6 mars 2023	10 mars 2023	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	1 <sup>er</sup> mai 2023	18 août 2023	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	6 mars 2023	17 mars 2023	Restriction
VNF	Gambsheim sas ouest	31 octobre 2022	30 avril 2024	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	17 avril 2023	26 mai 2023	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	27 mars 2023	31 mars 2023	Risque de perturbation

Nota :

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

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

Écluse Gambsheim (Voies navigables de France) : [www.vnf.fr/avisbathttps://www.sifrs.eu/](http://www.vnf.fr/avisbathttps://www.sifrs.eu/)

Écluses de Strasbourg à Kembs (Électricité de France) : [www.vnf.fr/avisbathttps://www.sifrs.eu/](http://www.vnf.fr/avisbathttps://www.sifrs.eu/)

Les fermetures des écluses suisses peuvent être consultées sur le site Internet [www.elwis.de](http://www.elwis.de)

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

Restriction (de Ottmarsheim à Strasbourg) : Le grand sas est fermé. Seul le petit sas est disponible pour les bâtiments d'une largeur allant jusqu'à 11,45 m.

Risque de perturbation (Kembs, Gambsheim ou Iffezheim) : L'un des deux sas est fermé. Il peut y avoir des entraves et des retards dans le processus opérationnel.

## **PROTOCOLE 25**

### **Prélèvement d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert Garzweiler II et Hambach au p.k. 712,6**

#### **Résolution**

La Commission Centrale

considère que le projet de prélèvement d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert de Garzweiler II et de Hambach au p.k. 712,6 du Rhin affectera les conditions de navigation sur le secteur du Rhin situé en aval du point de prélèvement.

La Commission Centrale reconnaît cependant

la nécessité de remplir les mines de lignite à ciel ouvert et approuve la proposition de compromis présentée, qui prévoit un prélèvement d'eau aussi faible que possible lorsque le niveau d'eau est bas et un prélèvement plus important lorsque le niveau d'eau est plus élevé.

La Commission Centrale,

note qu'une quantité d'eau supplémentaire pourrait être prélevée dans la plage de hautes eaux afin de réduire la durée de remplissage - à cet effet, le porteur de projet devrait prévoir des conduites de transport supplémentaires ou plus grandes.

La Commission Centrale souhaite en outre

que l'ouvrage de prise d'eau fasse l'objet d'une présentation distincte à la CCNR.

Le porteur du projet doit documenter le prélèvement d'eau par rapport à l'échelle de Düsseldorf et mettre ces données à la disposition de la CCNR annuellement.

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

La Commission Centrale souligne que la présente résolution porte sur l'incidence du prélèvement d'eau sur les conditions de navigation. Les autres conséquences (par ex. dans le domaine de la gestion de l'eau) sont traitées dans le cadre de procédures d'autorisation distinctes (par ex. des procédures liées au régime juridique de l'eau) qui ne relèvent pas de la Commission Centrale.

#### **Annexe**

## **Prélèvement d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert Garzweiler II et Hambach au p.k. 712,6**

### **1. Nature de la mesure**

Ouvrage de prise d'eau destiné au remplissage des cuvettes résiduelles des mines de lignite à ciel ouvert Garzweiler II et Hambach

### **2. Lieu**

Est de Dormagen

### **3. P.k. du Rhin**

p.k. 712,6, rive gauche

### **4. Contexte**

Dans la zone rhénane de gisements de lignite, la société RWE Power AG extrait du lignite dans des mines à ciel ouvert. Il est prévu que les cuvettes résiduelles qui subsistent dans les mines à ciel ouvert de Garzweiler II et Hambach après l'extraction du lignite soient mises en eau avec de l'eau prélevée dans le Rhin afin de créer des lacs miniers. Suite à la décision de renoncer à l'extraction de lignite prise par la République fédérale d'Allemagne, il est nécessaire d'anticiper considérablement la mise en eau de la mine à ciel ouvert de Hambach. Au lieu de débiter vers 2045 comme prévu initialement, le remplissage avec l'eau du Rhin devrait débiter dès 2030. La fin du remplissage n'interviendra pas avant 2070.

Le remplissage des cuvettes résiduelles des mines à ciel ouvert, qui seront aménagées en lacs, doit être assuré par une alimentation en eau provenant de l'extérieur. Il est prévu que le volume d'eau nécessaire soit prélevé dans le Rhin. Dans un premier temps, un tracé de liaison pour les deux mines à ciel ouvert sera construit à partir du point de prélèvement près de Dormagen. Celle-ci se divisera ensuite près de Grevenbroich (centrale électrique de Frimmersdorf) et mènera d'une part en direction de Garzweiler II et d'autre part vers le sud en direction de Hambach. Il est prévu que la quantité d'eau prélevée dans le Rhin atteindra au total environ 18 m<sup>3</sup>/s au maximum (14 m<sup>3</sup>/s pour Hambach, 4,2 m<sup>3</sup>/s pour Garzweiler II).

### **5. Données relatives à l'ouvrage**

Le prélèvement dans le Rhin à hauteur de Dormagen est prévu sur la rive gauche du Rhin à l'est de Dormagen au p.k. 712,6. Les dimensions nécessaires des grilles sont calculées de telle sorte que la vitesse de passage prévue (courant transversal) soit de 0,15 m/s au maximum. Le débit maximal de prélèvement prévu est de 18 m<sup>3</sup>/s. Six grilles d'un diamètre de 2,00 m et d'une longueur de 6,00 m chacune seront mises en place. La distance entre les grilles et le chenal navigable sera > 20 m.

## 6. Fonctions

Le concept de prélèvement prévoit de prélever peu d'eau du Rhin lorsque son niveau est bas et davantage lorsque son niveau est élevé. La courbe centenaire de l'échelle de Düsseldorf ainsi que l'étiage équivalent EE (actuellement de 97 cm) seront utilisés comme hauteur d'eau de référence pour déterminer quels seront les volumes d'eau prélevés.

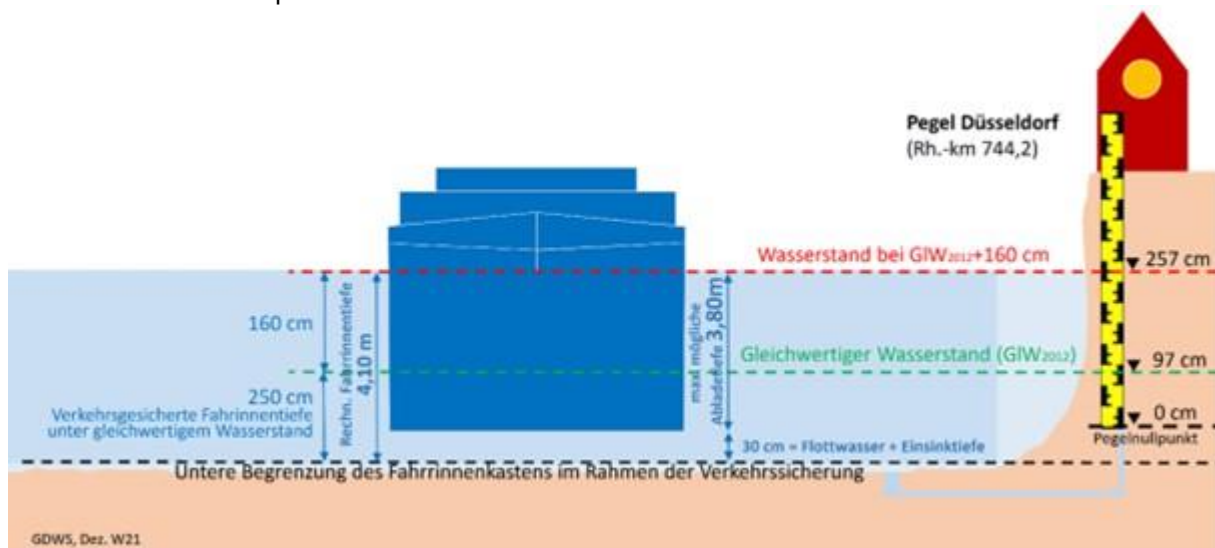
Jusqu'à un niveau d'eau de l'EE + 160 cm à l'échelle de Düsseldorf, l'abaissement du niveau d'eau dans le Rhin suite au prélèvement d'eau sera de 1 cm maximum et se situera donc dans les limites de la résolution adoptée en 2019 par la CCNR.

À partir d'un niveau d'eau supérieur à l'EE + 160 cm, le volume prélevé augmentera progressivement à mesure que le niveau d'eau augmente dans le Rhin. Au maximum, 18,0 m<sup>3</sup>/s seront prélevés à partir d'un niveau d'eau supérieur à l'EE + 210 cm.

Plage de niveau d'eau	Profondeur calculée du chenal navigable [cm]*	Abaissement maximal [cm]	Abaissement, en complément à la résolution de la CCNR de 2019 [cm]	Enfoncement [cm]	Valeur à l'échelle de Düsseldorf [cm]
jusqu'à l'EE + 160 cm	jusqu'à 410	1,0	0,0	jusqu'à 380	jusqu'à 257
EE + 161 cm à EE + 180 cm	411 à 430	1,5	0,5	381 à 400	258 à 277
EE + 181 cm à EE + 210 cm	431 à 460	2,0	1,0	401 à 430	278 à 307
> EE + 210 cm	> 460	2,4	1,4	> 430	> 307

\* en se basant sur la profondeur actuelle du chenal navigable à l'échelle de Düsseldorf, soit EE - 250 cm

Tableau : Volumes de prélèvement échelonnés et taux de baisse du niveau



### Légende

Verkehrsgesicherte Fahrnintiefe unter gleichwertigem Wasserstand	=	Profondeur du chenal navigable à l'EE garantie au trafic
Untere Begrenzung des Fahrnintenkastens im Rahmen der Verkehrssicherung	=	Plus faibles dimensions du chenal navigable dans le cadre des garanties données au trafic
Rechn. Fahrnintiefe 4,10 m	=	profondeur calculée du chenal navigable 4,10 m
Max. mögliche Abladetiefe 3,80 m	=	Tirant d'eau maximal possible de 3,80 m
Wasserstand bei GIW <sub>2012+160 cm</sub>	=	Hauteur d'eau à l'EE <sub>2012+160 cm</sub>
Gleichwertiger Wasserstand (GIW <sub>2012</sub> )	=	Étiage équivalent (EE <sub>2012</sub> )
30 cm = Flottwasser + Einsinktiefte	=	30 cm = hauteur d'eau sous la quille + enfoncement
Pegel Düsseldorf	=	Échelle de Düsseldorf
Pegelnulpunkt	=	Point zéro de l'échelle

## 7. Travaux de construction

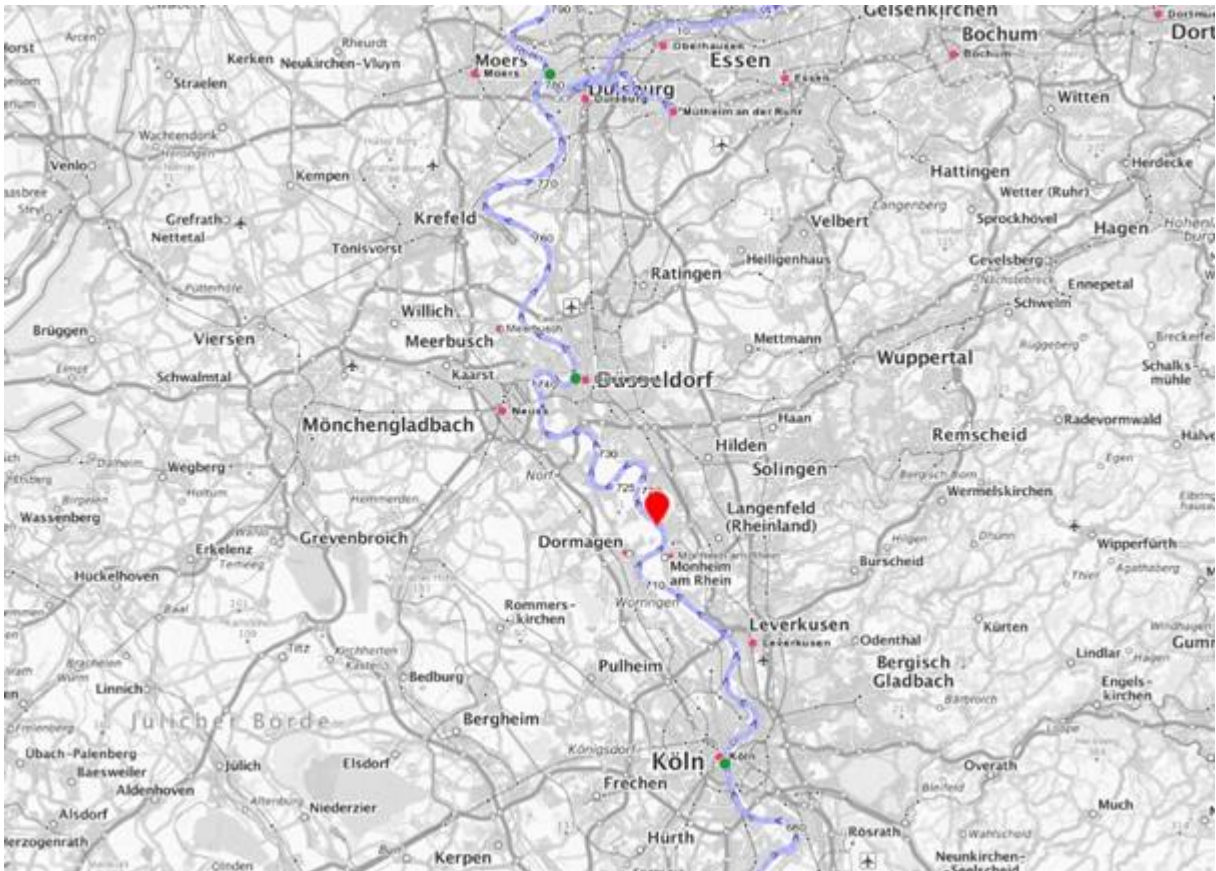
À préciser ultérieurement.

## 8. Impact sur la navigation

Les prélèvements d'eau entraîneront un abaissement maximal d'environ 2,5 cm (à EE+210 cm), ce qui affectera les conditions de navigation sur le secteur du Rhin en aval du point de prélèvement.

La répartition des volumes de prélèvement constitue un compromis en permettant d'augmenter les prélèvements d'eau pour le remplissage des cuvettes des mines à ciel ouvert lorsque le niveau d'eau est plus élevé, tout en limitant les effets négatifs des prélèvements d'eau sur la navigation et le secteur des chargeurs.

## 9. Plans



Plan de situation

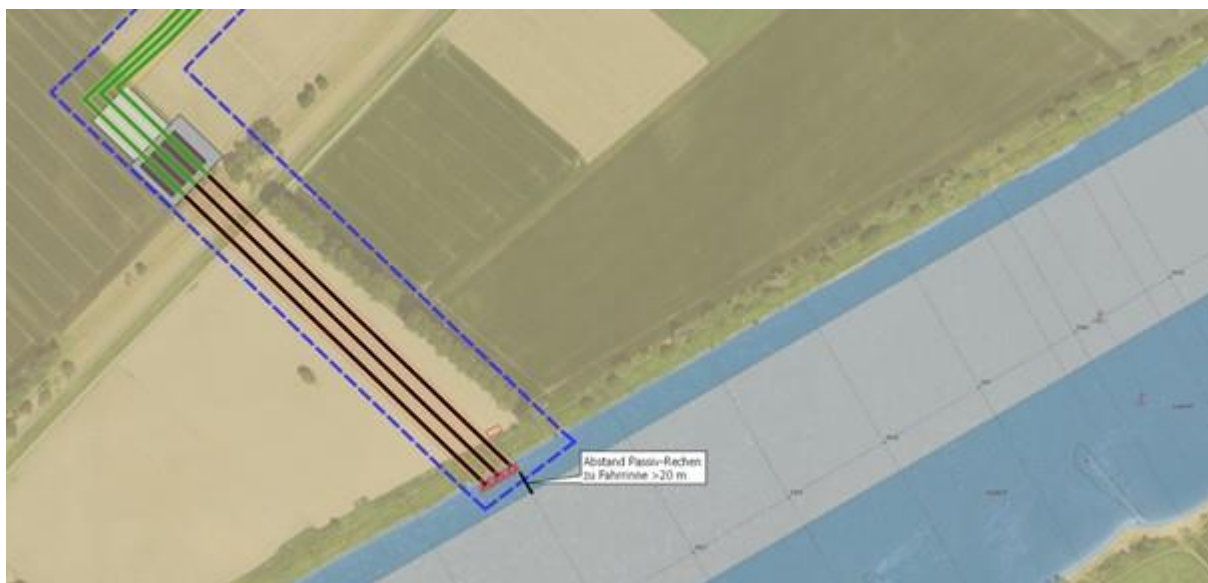




Tracé prévu de la conduite destinée à l'acheminement d'eau du Rhin

Légende

Bündelungsleitung	=	conduite générale
bis zu 18m <sup>3</sup> /s, 3 x DN 2200	=	jusqu'à 18m <sup>3</sup> /s, 3 x DN 2200
Garzweilerleitung	=	conduite de Garzweiler
rd. 4 m <sup>3</sup> /s 2x DN 1400	=	environ 4 m <sup>3</sup> /s, 2x DN 1400
Tagebausee Garzweiler	=	lac à ciel ouvert de Garzweiler
Entnahmebauwerk	=	ouvrage de prise d'eau
Verteilbauwerk	=	ouvrage de distribution
rd. 14 m <sup>3</sup> /s 2 x DN 2200	=	environ 4 m <sup>3</sup> /s, 2x DN 2200
Hambachleitung	=	conduite de Hambach
Tagebausee Hambach	=	lac à ciel ouvert de Hambach



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

Légende

Abstand Passiv-Rechen zu Fahrinne > 20 m = Distance entre les grilles passives et le chenal navigable > 20 m

## **PROTOCOLE 26**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale prend acte

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

#### **Annexes**

**Annexes au protocole 26**

**1. Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) :**

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Amendements définitifs au RPNR - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (Art. 4.07), obligation d'annonce (art. 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12)	M	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Documents de bord et autres papiers (Article 1.10) et radiotéléphonie (Art. 4.05)	M	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019		5.12.2017
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019	21.12.2020	1.11.2022	16.8.2019
2019-II-16	Amendements définitifs du RPNR (Sommaire, articles 1.10, 1.10bis, 1.11, annexe 13 et du RVBR (Article 2.13, chiffre 1) visant à l'actualisation de la liste des documents de bord	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Amendements définitifs au RPNR visant à l'harmonisation de la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau »	M	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite - Amendement définitif au RPNR (Article 1.11)	M	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Obligation d'annonce (Articles 1.10bis, chiffre 1, 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, 2.05, chiffre 1, 12.01)	M	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021
2020-I-13	Amendements définitifs au RPNR - Réduction des cas de noyade (Articles 1.08, 7.01)	M	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-I-14	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR (Article 4.07)	R	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Amendements définitifs du RPNR - Notification d'accidents (Articles 1.16 et 1.17)	M	1.12.2021	1.12.2021			1.12.2021

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022			1.1.2022
2021-I-10	Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à autoriser la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique (Article 1.10 et annexe 13)	M	1.6.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-11	Amendements définitifs pour la mise en cohérence du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et renvoi à la première édition du Standard européen pour les services d'information fluviale ES-RIS 2021/1 (Articles 1.01, 4.07, 12.01 et annexe 11)	M	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022
2021-I-12	Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire - nouvelle édition des Exigences minimales concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Article 4.07, chiffre 3)	M	25.4.2022	1.3.2022			1.7.2022
2021-II-14	Amendement définitif du RPNR – Fixation du taux limite d'alcoolémie applicable à l'intégralité de l'équipage minimum en service (Article 1.03, chiffre 4, du RPNR)	M	1.12.2022	10.8.2022			1.12.2022
2021-II-15	Amendements définitifs du RPNR visant à la mise en cohérence de l'article 3.02 relatif aux feux	M	1.12.2022	10.8.2022			1.12.2022
2021-II-16	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite (Annexe 13, chiffre 6.5)	M	1.6.2022				1.7.2022
2021-II-17	Approbation d'une modification du RPNR suivant la procédure écrite (Article 4.07, chiffre 5)	M	25.4.2022	16.2.2022			1.7.2022

## 2. Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) :

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Amendement définitif au RVBR Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)	M	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RVBR, article 1.06	M	1.12.2019	6.6.2019		19.08.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022				18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Amendements définitifs du RVBR - Modèle de demande de visite (Annexe A) et définitions (Article 1.01, chiffre 24)	M	1.6.2023					

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

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

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions de caractère temporaire

Acte de remise en vigueur de prescriptions de caractère temporaire

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au RPN - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitifs au RPN (article 6.02)	M	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendement du RPN par une modification définitive	M	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Amendements relatifs au RPN - Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN)	M	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers - Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a	M	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes / Obtention de la qualification de « maître-matelot » Amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du RPN	M	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Publication électronique des autorités de délivrance – Modification des annexes A5, D5 et D6 du RPN	M	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Amendements au RPN– Modification aux Pays-Bas du modèle de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)	M	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01, chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1	M	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)

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

\*\*\*) Sans objet

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Amendements définitifs au RPN Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1	M	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPN, article 1.02	M	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives au temps de repos à bord, articles 3.11, chiffres 4 (nouveau) à 6, 3.12, chiffres 5, 7	M	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022			18.5.2022	1.1.2022



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

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

**RECOMMANDATION N° 1/2022**  
**du 30 juin 2022**

Articles 3.03, chiffre 3, et 10.11, chiffres 1 et 2, de l'ES-TRIN

Cloisons transversales étanches à l'eau s'élevant jusqu'au pont  
Utilisation de conteneurs à batterie dans la cale

ALPHENAAR

Conformément à l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, l'automoteur ordinaire ALPHENAAR, numéro européen unique d'identification des bateaux (02338177) peut, être autorisé à déroger à l'exigence de cloison transversale étanche à l'eau s'élevant jusqu'au pont visée à l'article 3.03, chiffre 3, de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Une dérogation à l'exigence visée à l'article 3.03, chiffre 3, de l'ES-TRIN concernant la hauteur de la cloison entre la salle des machines et la cale est autorisée, à condition que la cloison soit étanche au gaz.

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur ordinaire ALPHENAAR, numéro européen unique d'identification des bateaux (02338177) peut jusqu'au 29 juin 2027, par dérogation à l'article 10.11, chiffres 1 et 2, de l'ES-TRIN être autorisé à placer dans la cale des accumulateurs (conteneurs à batterie) destinés à la propulsion.

L'installation de conteneurs à batterie dans la cale est considérée comme suffisamment sûre si les conditions suivantes sont remplies :

1. Les accumulateurs sont logés dans une enveloppe résistante à l'incendie (A60) qui répond aux exigences de l'article 10.11, chiffre 17, de l'ES-TRIN ;
2. Un certificat d'agrément de type, délivré par une société de classification reconnue, prouve que l'enveloppe est suffisamment solide pour protéger les accumulateurs de dommages extérieurs (annexe 2) ;
3. La zone où se trouvent les conteneurs à batterie peut être refroidie par la mise en œuvre d'un bouclier d'eau / de mousse pour protéger les conteneurs à batterie des incendies extérieurs, tout en prévenant le risque de pénétration d'eau dans les conteneurs à batterie ;
4. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance des conteneurs à batterie conformément aux indications énoncées en annexe 6.
5. Des mesures opérationnelles sont prises pour permettre, en cas d'urgence, de décharger les conteneurs de batteries à terre dans un délai approprié.

6. Pendant une période de cinq ans, un rapport annuel d'évaluation sera établi et envoyé au Secrétariat de la CCNR pour être ensuite diffusé aux États riverains du Rhin et à la Belgique, portant sur le fonctionnement du système. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les informations suivantes :
  - d) défaillances et pannes du système ;
  - e) anomalies, réparations et modifications du système.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (22) 17 rev. 2 intern.)

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

**RECOMMANDATION N° 2/2022**  
**du 1<sup>er</sup> décembre 2022**

SYDNEY

Par dérogation au Règlement de visite des bateaux du Rhin, l'automoteur ordinaire SYDNEY, numéro européen unique d'identification des bateaux 01822186, peut être autorisé pour l'utilisation de gaz naturel comprimé (GNC) en tant que combustible pour les moteurs à combustion interne destinés à alimenter le bateau en énergie pour son exploitation et sa propulsion.

Le système de propulsion et auxiliaire se compose de tout système utilisant du gaz naturel, y compris les réservoirs à GNC, les raccordements des réservoirs, les tuyauteries, les vannes, les moteurs à combustion interne utilisant du gaz naturel en tant que combustible, les systèmes de commande, de surveillance et de sécurité (ci-après dénommé système GNC).

Conformément à l'article 2.20 du Règlement de visite des bateaux du Rhin, une dérogation à l'annexe 8 visée à l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après dénommé ES-TRIN), est admissible pour le bâtiment jusqu'au 30 novembre 2027. L'utilisation de GNC en tant que combustible est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN, en **annexe 3**.
2. À bord du bâtiment sont remplies les exigences supplémentaires et dérogatoires résultant de l'évaluation des risques, ainsi que du chapitre 30 et de l'annexe 8 de l'ES-TRIN, telles qu'énoncées en **annexe 4**.
3. L'avitaillement en GNC s'effectue via une solution d'avitaillement reliée par flexible aux réservoirs fixes du bateau et doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 5**.
4. La maintenance du système GNC doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Un exemplaire de ces instructions doit se trouver à bord.
5. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système GNC conformément aux indications énoncées en **annexe 6**.
6. L'exploitant du bâtiment, ou à défaut le propriétaire du bâtiment, doit adresser à la Commission de visite un rapport d'évaluation aux étapes suivantes :
  - 6 mois après mise en service du bâtiment ;
  - 2,5 ans après l'adoption de la recommandation ;
  - 5 ans après l'adoption de la recommandation.

La délégation française transmettra ce rapport au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les informations suivantes :

- a) Panne du système ;
- b) Fuites ;

- c) Données relatives à l'avitaillement en GNC ;
- d) Réparations et modifications du système GNC ;
- e) Données relatives à l'exploitation ;
- f) Mesures des émissions polluantes ;
- g) Volume des déchets huileux et graisseux.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (22) 82 intern.)

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

Rhin du p.k. 166,64 au p.k. 170,00 (Bâle) et du p.k. 352,07 au p.k. 952,50 (Waal) ou 989,20 (Lek)

N°	Type d'ouvrage	p.k.	Localité	Recouvrement / Hauteur minimum de la passe navigable (..., m)	Remarque
1	Aqueduc-siphon pour un oléoduc	352,20	Au am Rhein	2,50 m	L'autorisation de la police fluviale et de la navigation a été délivrée.
2	Aqueduc-siphon pour les eaux usées	696,50	Cologne	> 7,16 m	L'autorisation de la police fluviale et de la navigation a été délivrée, début des travaux en 2021, pose par fonçage (sans tranchée). Fin des travaux probablement au 2 <sup>ème</sup> trimestre 2023 (remblayage).

**6.1 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle**  
(Résolution 2016-I-6)

**D1 Patente du Rhin (Modèle)**

Etat	Désignation en droit applicable	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Lien
B	Patente du Rhin	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	<a href="#">Modèle délivré à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018</a>  <a href="#">Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017 (FOD)</a>

**D5 Certificats de conduite reconnus équivalents**

**I. Certificats des Etats membres**

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
B	Certificat de conduite A/B	<ul style="list-style-type: none"> <li>- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),</li> <li>- le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins,</li> <li>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.</li> </ul>	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	<a href="#">Modèle délivré à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018</a>  <a href="#">Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017 (FOD)</a>

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

**Appendice 1 à l'instruction de service n° 1**

**Attestations agréées par les autorités compétentes certifiant l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle et temps de navigation à prendre en compte (Art. 7.01, ch. 5, lettre a)**

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr./ Nr.	Etat / Staat / Land	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses/ Aanduiding van het getuigschrift	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
1	B	Getuigschrift tweede leerjaar van de derde graad BSO Binnenvaart en Beperkte kustvaart + beroepskwalificatie matroos	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin, Antwerpen	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie) (matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Diploma secundair onderwijs via 7de SENSE Stuurman Binnenvaart - duaal + beroepskwalificatie stuurman	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin, Antwerpen	360

Appendice 2 à l'instruction de service n° 1

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

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



**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. La liste des médecins agréés « <i>lijst met erkende artsen</i> » est disponible sur la <a href="#">page Internet de la Région flamande</a> .
	2. 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")
	3. 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)

**Appendice 4 à l'instruction de service n° 2**

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

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het uitgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	toutes les patentes

**Appendice 1 à l'instruction de service n° 4**

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

<b>Belgique</b>		+32
Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques	Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Tel. 04 231.65.33 guichet.navigat ion @spw.wallonie.be



## Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

### Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers

(...)

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

(...)

## Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

### Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

(...)

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

(...)

<sup>1</sup> Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2023

<sup>2</sup> Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2023

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

**Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement**

(...)

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

(...)

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

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

(...)

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
NL-02 <sup>3</sup>	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	voir annexe C3 au RPN <sup>4</sup>

(...)

<sup>1</sup> Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2023

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

<sup>3</sup> Valable du 17 février 2021 jusqu'au 17 février 2023

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

## PROTOCOLE 27

### Budget de la Commission Centrale pour 2023

#### Résolution<sup>1</sup>

La Commission Centrale :

- souhaite que les discussions stratégiques sur l'avenir de la CCNR soient rapidement engagées et traduites au niveau budgétaire pour les années à venir ;
- prend note avec intérêt que le budget 2023 de l'organisation tient compte du non-renouvellement de trois agents quittant l'organisation dans l'année à venir ;
- rappelle que les postes vacants ne sont pourvus qu'en cas de nécessité et d'urgence ;
- demande à la Secrétaire générale de tenir compte des besoins de modération budgétaire en réduisant les coûts de personnel, y compris en matière de recrutements, de renouvellement des contrats de travail temporaires et de promotion ;
- demande en outre à la Secrétaire générale de soumettre un rapport sur les moyens de mettre en œuvre cette modération dans les années à venir ;
- demande que soit réaffirmé le rôle du Comité du budget dans la définition des mesures à caractère structurel ayant une incidence financière ;
- adopte le budget 2023 fixé à **3 201 065 €** après ajustement budgétaire par prélèvement sur les fonds de réserve et d'investissement à hauteur de **225 000 €** ;
- fixe les contributions de chaque Etat à **594 413 €**, soit une hausse de **8,47 %** par rapport à 2022.

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

---

<sup>1</sup> Résolution adoptée avec l'abstention de la délégation allemande.

## **PROTOCOLE 28**

### **Modification du Règlement du personnel - Appendice 2 – barème de rémunération -**

#### **Résolution<sup>1</sup>**

La Commission Centrale,

sur proposition de son Sous-Comité administratif,

adopte la modification de l'Appendice 2 au Règlement du personnel, annexée à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1er janvier 2023.

---

<sup>1</sup> Résolution adoptée avec l'abstention de la délégation allemande.

**Appendice 2 au Règlement du personnel**

**Barème de rémunération**

**Catégorie A (Article 10)**

Echelon	A7	Valeur de l'échelon	A6	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon	A5	Valeur de l'échelon	A4	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon						14 861	468	12 361	363	
10e échelon						14 393	468	11 998	363	2 ans
9e échelon						13 924	468	11 635	363	2 ans
8e échelon			15 728	516	2 ans	13 456	468	11 273	363	2 ans
7e échelon			15 211	516	2 ans	12 987	468	10 910	363	2 ans
6e échelon	16 825	694	14 695	516	2 ans	12 519	468	10 547	363	1 an
5e échelon	16 131	694	14 179	516	2 ans	12 050	468	10 185	241	1 an
4e échelon	15 438	694	13 662	346	1 an	11 582	301	9 944	241	1 an
3e échelon	14 744	463	13 316	346	1 an	11 281	301	9 704	241	1 an
2e échelon	14 281	463	12 970	346	1 an	10 980	301	9 463	241	1 an
1er échelon	13 817		12 623		1 an	10 679		9 223		1 an

**Catégorie A (Article 12)**

Echelon	A4	Valeur de l'échelon	A3	Valeur de l'échelon	A2	Valeur de l'échelon	A1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon	10 612	307	9 337	288	7 462	222	5 579	130	
10e échelon	10 305	307	9 049	288	7 240	222	5 449	130	3 ans
9e échelon	9 997	307	8 761	288	7 018	222	5 319	130	3 ans
8e échelon	9 690	307	8 473	288	6 797	222	5 189	130	2 ans
7e échelon	9 383	307	8 185	288	6 575	222	5 060	130	2 ans
6e échelon	9 075	307	7 896	288	6 353	222	4 930	130	2 ans
5e échelon	8 768	307	7 608	288	6 131	222	4 800	130	2 ans
4e échelon	8 460	207	7 320	192	5 909	146	4 670	130	1 an
3e échelon	8 254	207	7 129	192	5 763	146	4 541	130	1 an
2e échelon	8 047	207	6 937	192	5 617	146	4 411	130	1 an
1er échelon	7 840		6 746		5 471		4 281		1 an

### B (Article 12)

Echelon	B5	Valeur de l'échelon	B4	Valeur de l'échelon	B3	Valeur de l'échelon	B2	Valeur de l'échelon	B1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	5 499	136	4 850	122	4 245	107	3 674	91	3 260	83	
10è échelon	5 362	136	4 728	122	4 138	107	3 583	91	3 177	83	3 ans
9è échelon	5 226	136	4 606	122	4 031	107	3 492	91	3 094	83	3 ans
8è échelon	5 090	136	4 483	122	3 924	107	3 401	91	3 010	83	2 ans
7è échelon	4 953	136	4 361	122	3 817	107	3 310	91	2 927	83	2 ans
6è échelon	4 817	136	4 239	122	3 710	107	3 219	91	2 844	83	2 ans
5è échelon	4 680	136	4 116	122	3 602	107	3 128	91	2 760	83	2 ans
4è échelon	4 544	136	3 994	122	3 495	107	3 037	91	2 677	83	1 an
3è échelon	4 408	136	3 872	122	3 388	107	2 946	91	2 593	83	1 an
2è échelon	4 271	136	3 750	122	3 281	107	2 855	91	2 510	83	1 an
1er échelon	4 135		3 627		3 174		2 765		2 427		1 an

### Catégorie C (Article 12)

Echelon	C6	Valeur de l'échelon	C5	Valeur de l'échelon	C4	Valeur de l'échelon	C3	Valeur de l'échelon	C2	Valeur de l'échelon	C1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 625	108	4 168	97	3 784	89	3 407	78	3 130	74	2 850	68	
10è échelon	4 517	108	4 071	97	3 695	89	3 330	78	3 057	74	2 782	68	3 ans
9è échelon	4 409	108	3 974	97	3 607	89	3 252	78	2 983	74	2 714	68	3 ans
8è échelon	4 301	108	3 876	97	3 518	89	3 174	78	2 909	74	2 645	68	2 ans
7è échelon	4 192	108	3 779	97	3 429	89	3 096	78	2 836	74	2 577	68	2 ans
6è échelon	4 084	108	3 681	97	3 340	89	3 018	78	2 762	74	2 509	68	2 ans
5è échelon	3 976	108	3 584	97	3 252	89	2 940	78	2 689	74	2 441	68	2 ans
4è échelon	3 868	108	3 486	97	3 163	89	2 862	78	2 615	74	2 373	68	1 an
3è échelon	3 759	108	3 389	97	3 074	89	2 784	78	2 542	74	2 304	68	1 an
2è échelon	3 651	108	3 292	97	2 985	89	2 706	78	2 468	74	2 236	68	1 an
1er échelon	3 543		3 194		2 897		2 628		2 394		2 168		1 an

### Catégorie L (Article 12)

Echelon	L3	Valeur de l'échelon	L2	Valeur de l'échelon	L1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
10è échelon	9 425	279	7 573	224			
9è échelon	9 146	279	7 349	224			3 ans
8è échelon	8 866	279	7 125	224			2 ans
7è échelon	8 587	279	6 900	224			2 ans
6è échelon	8 308	279	6 676	224			2 ans
5è échelon	8 028	279	6 452	224			2 ans
4è échelon	7 749	279	6 228	224			1 an
3è échelon	7 470	279	6 004	224			1 an
2è échelon	7 191	279	5 780	224	4 708	181	1 an
1er échelon	6 911		5 556		4 527		1 an



## **PROTOCOLE 29**

### **Nomination du commissaire aux comptes**

#### **Résolution**

Le Comité du budget désigne, à compter de l'exercice clos le 31 décembre 2023 et pour une durée de 6 ans, FIBA en tant que commissaire aux comptes de la CCNR.

## **PROTOCOLE 30**

### **Présentation de RIS-COMEX**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 31**

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

#### **Résolution**

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

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2022 et du 31 décembre 2022 au 1<sup>er</sup> janvier 2023 entre 20 heures et 6 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2022 et celle du 31 décembre 2022 au 1<sup>er</sup> janvier 2023 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

## **PROTOCOLE 32**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2023 au 31 décembre 2023,

ne soulève pas d'objection.

**PROTOCOLE 33**

**Communiqué à la presse**

**Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

**PROTOCOLE 34**

**Date de la prochaine session plénière**

**Résolution**

La prochaine session plénière se tiendra le 7 juin 2023 à Strasbourg.