



**SESSION D'AUTOMNE 2023
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2023-II)**

Strasbourg, le 6 décembre 2023

SESSION D'AUTOMNE 2023

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2023-II)

Strasbourg, le 6 décembre 2023

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour	5
PROCOLE 1 Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour.....	5
PROCOLE 2 Composition de la Commission centrale.....	5
PROCOLE 3 Composition de la Chambre des Appels.....	5
PROCOLE 4 Réalisation des objectifs de la présidence française 2022-2023 de la CCNR	5
PROCOLE 5 Orientations de la future présidence néerlandaise.....	10
PROCOLE 6 Programmes de travail	14
PROCOLE 7 Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2024-2025	43
II. Aspects économiques	45
PROCOLE 8 Situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2022.....	45
PROCOLE 9 Situation économique de la navigation intérieure européenne au 1er semestre 2023.....	49
III. Patentes de bateliers et équipages	61
PROCOLE 10 Amendements définitifs du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Articles 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03,17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 et 20.09)	61
IV. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin	68
PROCOLE 11 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) modifiant l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), concernant la position des feux de côtés des convois poussés faisant route	68
PROCOLE 12 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (article 3.32, chiffre 3)	70
PROCOLE 13 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à modifier l'annexe 13, chiffre 6.4 (justificatif d'approvisionnement en gazole et reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination)	72
V. Prescriptions techniques des bateaux	85
PROCOLE 14 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).....	85
VI. Navigation automatisée.....	85
PROCOLE 15 Recommandation pour le convoi poussé PRIVILEGE.....	85
PROCOLE 16 Recommandation pour l'automoteur PERSEVERANCE	90
PROCOLE 17 Recommandation pour le convoi poussé REINHOLD DEYMANN	95

VII.	Questions relatives à la voie d'eau rhénane	99
	PROTOCOLE 18 Installation de cinq ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux en garage amont et aval de l'écluse de Rhinau - p.k. 255,500 et 256,500	99
	PROTOCOLE 19 Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance.....	103
	PROTOCOLE 20 Prélèvement d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert Garzweiler II et Hambach, Ouvrage de prise d'eau au p.k. 712,6	105
	PROTOCOLE 21 Autorisation permanente pour effectuer des travaux sur les complexes de barrages écluses situés sur le Nederrijn et le Lek	110
VIII.	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.....	112
	PROTOCOLE 22 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.....	112
IX.	Budget et administration.....	134
	PROTOCOLE 23 Budget de la Commission Centrale pour 2024	134
X.	Questions diverses	136
	PROTOCOLE 24 Questions relatives au Secrétariat	136
	PROTOCOLE 25 Composition du Secrétariat.....	154
	I. Renouvellement du mandat de la Secrétaire générale	154
	II. Renouvellement du mandat de l'Ingénieur en Chef.....	154
	PROTOCOLE 26 Modification du Règlement du personnel.....	156
	PROTOCOLE 27 Résolutions usuelles de fin d'année.....	159
	I. Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Nederrijn et du Lek, les nuits de Noël et du Nouvel An	159
	II. Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Nederrijn et le Lek les fins de semaine	159
	PROTOCOLE 28 Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs.....	159
	PROTOCOLE 29 Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).....	159
	PROTOCOLE 30 État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR	160
	PROTOCOLE 31 Déclaration ministérielle de Mannheim de 2018 : Rapport sur l'avancement de la réalisation des objectifs.....	167
	PROTOCOLE 32 Adoption du compte rendu de la session plénière du 7 juin 2023	178
	PROTOCOLE 33 Communiqué à la presse	178
	PROTOCOLE 34 Date de la prochaine session plénière	178

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2023

I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour

PROTOCOLE 1

Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Composition de la Commission centrale

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Composition de la Chambre des Appels

Résolution

La Commission Centrale

accorde démission honorable de ses fonctions à Monsieur B.C. de SAVORNIN LOHMAN (Pays-Bas), Juge, et,

prend acte de l'annonce faite par la délégation néerlandaise selon laquelle elle proposera, sous peu, un candidat approprié.

PROTOCOLE 4

Réalisation des objectifs de la présidence française 2022-2023 de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de son président sur la mise en œuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2022-2023,

remercie M. Colas pour l'efficacité et la constance de son action en tant que président ainsi que son équipe pour le travail réalisé.

Annexe

1. **Coopération avec l'Union européenne et stratégie de la CCNR**

Même si des échanges avec la Commission européenne n'ont pu encore avoir lieu, les discussions approfondies qui se sont tenues entre délégations ont abouti à définir des lignes de perspectives claires pour la CCNR dans ses relations avec l'Union européenne.

Les récents mouvements de personnes au sein de la DG/Move n'ont pas rendu possible le passage en revue des relations avec la Commission européenne qui était jugé opportun par les Etats membres. Toutefois, à l'issue des « ateliers stratégiques » qui se sont tenus, les Etats membres ont conclu que la CCNR se devait de conserver les compétences réglementaires qu'elle détient en tant qu'organisation internationale créée par l'Acte de Mannheim. Ils ont clairement considéré que s'engager dans la voie alternative qui consisterait pour l'organisation à se muer en un organe technique du CESNI comporterait des inconvénients majeurs pour la navigation rhénane voire pour la navigation européenne dans son ensemble.

Il n'est pas inutile de rappeler ces principaux risques. Tout d'abord une telle formule empêcherait les réactions rapides que permet une organisation légère en cas de crise, comme celle dont la Commission centrale a fait preuve pour l'organisation de la navigation lors de la pandémie.

Ensuite, elle ne permettrait pas de lancer des projets pilotes innovants, fondés sur des dérogations temporaires, porteurs de progrès pour la navigation rhénane et par extension pour la navigation européenne.

En dernier lieu, certaines réglementations comme le Règlement de police pour la Navigation sur le Rhin (RPNR) resteraient orphelines, en ce sens qu'elles auront été déconnectées des autres Règlements avec lesquels elles formaient un tout cohérent. On peut penser que dans un tel contexte, à terme plus ou moins lointain, l'exercice de la police de la navigation uniforme de Bâle à la pleine mer ne pourra rester effectif. Ainsi les dispositifs de contrôle qui s'exercent de manière harmonisée sur le fleuve, comme celui mis en œuvre par la brigade fluviale franco-allemande sur la partie du fleuve commune à la France et à l'Allemagne, seront appelés à disparaître.

Ces conclusions n'empêchent pas que se poursuive l'exercice stratégique en vue de veiller à la meilleure allocation possible des ressources disponibles et de mettre l'accent sur les axes de travail prioritaires. L'exigence s'impose pour la CCNR de conduire un processus d'examen permanent de toutes ses activités pour rester agile, adaptable et concentrée sur les priorités du présent et du futur.

Parmi les aspects positifs de la relation de coopération qu'il convient de saluer pour la période écoulée, on doit mentionner l'adoption d'un nouveau règlement du personnel de la navigation (RPN), aboutissement de longues discussions. De même le CESNI, outil de coopération entre l'Union européenne et la CCNR, poursuit un travail continu de mise à jour des standards adoptés pour les prescriptions techniques (ES-TRIN) et pour les qualifications professionnelles (ES-QIN), ainsi que pour les services d'information fluviale ou SIF (ES-RIS). Enfin la Commission centrale a participé aux travaux de recherche du projet PLATINA 3 sur de nombreux aspects, tels la flotte, les équipages, ou encore les infrastructures.

2. Maîtrise des dépenses de l'organisation

Le nouveau contrat CESNI, qui court sur une période de 6 ans à compter de janvier 2022, impose des contraintes comptables plus rigoureuses et comporte des conséquences financières moins favorables que son prédécesseur.

La présidence française s'est efforcée dans ce contexte d'assurer une transition fluide, par des mesures pondérées aussi bien en matière de réduction des dépenses que d'augmentation des ressources.

Guidée en cela par le souci de préserver un outil précieux et efficace, la présidence française a considéré que, dans une période marquée de nombreux défis, il ne convenait certes pas d'adopter des mesures drastiques d'économie, de nature à entraîner une perte de substance de l'organisation.

Au titre des mesures prises dans cet esprit, les Etats membres ont souhaité que les postes vacants ne soient pourvus que dans la mesure du nécessaire et que les dépenses de personnel soient autant que possible réduites, en agissant sur l'ensemble des leviers possibles : recrutements, renouvellement des contrats de travail temporaires et promotions.

De même il a été demandé au Secrétariat de réduire les dépenses de traduction qui représentent un coût important pour l'organisation, en adoptant des lignes directrices qui permettent notamment de faire usage de la traduction automatique pour les documents d'information. Ceci vise à réduire le nombre des traductions des documents effectuées à l'extérieur à un coût élevé.

On peut estimer que de la sorte, en dépit des contraintes budgétaires accrues, l'effort financier demandé aux Etats membres en termes de contributions est resté modéré, avec une augmentation des contributions des Etats membres s'élevant pour 2023 à 8,47 %.

3. Transition énergétique de la navigation intérieure

La présidence s'est attachée à ce que se poursuive la mise en œuvre des engagements pris aux termes de la déclaration de Mannheim en 2018, dont un axe essentiel est la transition énergétique de la navigation intérieure.

Sur la base de la feuille de route adoptée par la CCNR pour la réduction des émissions, des avancées importantes ont été accomplies au cours des deux dernières années.

Ceci s'est traduit en termes de réglementation par l'introduction de dispositions appropriées, notamment par le biais de renvois aux standards CESNI, dans chacun des trois règlements clés de la CCNR, à savoir le RVBR (prescriptions techniques des bateaux), le RPN (personnel de la navigation) et le RPNR (police de la navigation). L'objectif poursuivi est de progresser vers le verdissement de la navigation rhénane, tout en garantissant à la fois un niveau élevé de sécurité et l'acceptabilité des nouvelles technologies mises en œuvre.

C'est ainsi par exemple que l'ES-TRIN adopté en 2023 (entrant en vigueur début 2025) fixe un cadre pour l'installation de piles à combustibles à bord des bateaux et que des réflexions sont en cours pour amender l'ES-QIN et l'ES-RIS pour prendre en compte les combustibles alternatifs.

Sur le plan technologique, des progrès sensibles ont également été enregistrés dans le domaine des bateaux innovants. Au cours des deux dernières années, le Groupe de travail du règlement de visite a autorisé plus de 10 bateaux innovants. Par le biais de dérogations au Règlement de visite des bateaux du Rhin, des technologies très diverses (hydrogène, méthanol, conteneurs de batteries interchangeables, gaz naturel comprimé) sont ainsi expérimentées. Ces expériences ne sont d'ailleurs pas menées uniquement sur le Rhin, mais aussi sur d'autres voies d'eau, à l'exemple du bateau Sydney qui naviguera sur la Seine. Ceci en montre tout l'intérêt, au-delà du Rhin, pour l'Europe dans son ensemble.

Par ailleurs, les travaux conduits sur un instrument financier capable d'aider à la transition énergétique ont été menés activement, dans l'objectif de tracer un chemin entre le projet de directive révisée sur la taxation de l'énergie, d'une part, et d'autre part les contraintes propres à l'espace rhénan, où est en principe exclue la perception de droits sur la navigation. Toutefois les bouleversements intervenus dans le domaine de l'approvisionnement énergétique en Europe ont modifié la donne, obligeant pour tenir compte de leur impact à revisiter ultérieurement ce dossier.

4. Numérisation de la navigation intérieure et développement de l'automatisation

Dans le domaine de la numérisation, où le cadre juridique est pour l'essentiel en place avec la directive SIF, la présidence s'est attachée à permettre l'essor d'un certain nombre de services.

En distinguant là aussi entre le volet réglementaire et la conduite de projets pilotes concrets, on doit relever, au titre du premier aspect, l'actualisation du RPNR qui autorise à présent la présentation aux forces de police de nombreux documents au format électronique. De même se poursuit le déploiement des services d'information fluviaux sur le Rhin, avec l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique.

Pour ce qui est du second volet, l'activité du Comité restreint de navigation (RN), en charge des travaux en matière d'automatisation et en particulier de l'examen des projets pilotes, a connu une nette montée en puissance dans la période écoulée. Par l'intermédiaire de ce comité, qui procède à l'examen de plusieurs projets pilotes susceptibles de donner lieu à l'adoption de recommandations dès cette session d'automne, la CCNR fait montre de sa capacité d'innovation. Une procédure à suivre pour des projets pilotes a été adoptée et publiée. Elle constitue un cadre précisant la nature et la portée des dérogations possibles aux règlements de la CCNR. Ce cadre pourrait également devenir un modèle à transposer dans les réglementations nationales.

Le Comité a par ailleurs adopté la nouvelle édition de la définition internationale des niveaux d'automatisation, document propre à apporter les clarifications souhaitables pour traiter d'un certain nombre d'aspects juridiques. À cet égard, des travaux ont été lancés à l'initiative de la France, dont l'IVR s'est saisie, sur la responsabilité juridique en cas de dommages causés à l'occasion de l'exploitation de bateaux automatisés. Ces travaux visent à conforter l'assise juridique nécessaire pour accompagner le développement de la navigation automatisée. C'est là un exemple concret de coopération entre la CCNR et les organisations observatrices, rendant possible d'approcher une question sous l'ensemble de ses aspects. La CCNR montre ici sa capacité à entraîner les acteurs clés européens pour le progrès de la navigation intérieure sur les sujets d'avenir.

5. Amélioration des aires de stationnement sur le Rhin supérieur

La présidence française avait fait de cette question une priorité, étant consciente des attentes des navigants sur le Rhin supérieur en ce qui concerne les aires de stationnement pour les bateaux.

Voies navigables de France a lancé des études avec EDF pour des travaux de construction d'aires de stationnement pour des bateaux de marchandises, destinés à améliorer l'offre existante sur le Rhin supérieur. Ce sujet important est examiné par le comité chargé des infrastructures. Dans ce domaine, un atelier s'est déroulé dans le cadre de la CCNR en mars 2022 ayant pour thème l'« Alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement ». Il a contribué à alimenter la réflexion et a donné lieu à la publication d'une seconde édition de la « Compilation d'exemples et d'enseignements concernant les besoins en aires de stationnement et les équipements nécessaires ». La CCNR montre ainsi son rôle de forum d'échanges en mesure de rassembler autour de la table les expertises disponibles.

6. Modernisation des Règles applicables au personnel du Secrétariat

La présidence a apporté tout son soutien, compte tenu de la dimension nouvelle prise par les effectifs du Secrétariat, et dans l'optique d'une adaptation des règles applicables aux évolutions modernes, à la mise à jour du règlement du personnel.

Cela s'est traduit par des résultats partiels mais utiles pour les années à venir.

Pour cette tâche importante, la CCNR pourra s'appuyer sur les recommandations du SIRP, structure qui, au sein de l'OCDE, est chargée de fournir des conseils d'organisation à l'ensemble des institutions internationales ayant leur siège en Europe.

Sans préjuger de la démarche à adopter, cette révision est à mener en liaison étroite avec le personnel, par le biais du Comité du personnel.

PROTOCOLE 5
Orientations de la future présidence néerlandaise

Résolution

La Commission Centrale,

vu son Règlement intérieur (article 24 (3)),

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2024-2025,

remercie la délégation néerlandaise pour le travail de préparation de la future présidence,

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2023-II-4).

Annexe

Annexe au protocole 5

La délégation néerlandaise se réjouit de pouvoir assurer la présidence en 2024 et 2025. En guise d'orientations générales pour les deux années à venir, voici quelques thématiques auxquelles elle souhaiterait accorder une plus grande attention pendant son mandat. La délégation néerlandaise espère également pouvoir mener des échanges constructifs avec les autres délégations, tant sur les activités de la CCNR et du CESNI que dans le cadre des discussions stratégiques générales concernant l'avenir de la CCNR.

a) **Renforcement de la coopération avec l'Union européenne**

Dès son entrée en fonction, la délégation néerlandaise poursuivra les efforts entrepris pour clarifier les modalités de coopération avec la DG Move de la Commission européenne.

Ces efforts sont essentiels au regard des questions ayant trait aux compétences de la CCNR, d'une part, et à celles de l'UE, d'autre part. Afin de donner l'orientation qui sied à cette démarche, il importe de mieux définir la direction à suivre du point de vue stratégique, en concertation avec les délégations et en continuant de mettre à profit la ligne adoptée jusqu'ici. Des efforts devront en outre être déployés pour garantir l'efficacité et l'efficience de la CCNR, dont l'élément essentiel sera un budget à l'épreuve du temps et en adéquation avec les priorités. Les résultats des discussions stratégiques y seront intrinsèquement liés. Cela permettra de jeter les bases d'un engagement financier à long terme des États membres.

D'autres questions se posent également dans le cadre des relations avec la Commission européenne, telles que la procédure d'adaptation de diverses directives, les procédures de coordination au titre de l'article 218, paragraphe 9, et le fonctionnement du CESNI. Il importe d'accorder une attention particulière aux activités et à l'organisation à laquelle elles peuvent être confiées. Les effets et les conséquences des négociations sur la révision du règlement RTE-T en sont un bon exemple. La révision porte très largement sur des questions telles que l'infrastructure des voies d'eau, le développement durable, l'adaptation au changement climatique et la numérisation ; ces questions ont un impact direct sur les activités de la CCNR et du CESNI.

Le contrat de service actuel arrivera à son terme sous la présidence néerlandaise (mars 2025). Les Pays-Bas œuvreront pour en obtenir l'extension. Parallèlement à cela, les programmes de travail pour la seconde moitié du contrat CESNI (de janvier 2025 à janvier 2028) seront également examinés avec la Commission européenne. Les Pays-Bas entendent inclure, dans ces discussions, non seulement les priorités quant à leur contenu, mais aussi les conditions cadres d'ordre budgétaire.

b) **Développement durable**

Le projet de programme de travail 2024-2025 du Comité économique (ECO) s'articule autour de trois grandes thématiques : l'observation du marché, la transition énergétique ainsi que l'échange et la coordination des points de vue. Pour les Pays-Bas, la transition énergétique en constitue la thématique principale, avec deux priorités à court terme : la fiscalité énergétique et le financement de la transition.

La première de ces priorités concerne l'exonération fiscale actuelle des combustibles fossiles (gazole). Au sein du Comité ECO sont examinées les compétences (juridiquement contraignantes) conférées aux États de la CCNR par la directive sur la taxation de l'énergie (DTE), qui prévoit une taxe sur les carburants applicable à la navigation intérieure. Cette question est directement liée à la discussion stratégique sur les relations entre la CCNR et l'UE. En outre, en ce qui concerne l'Accord de 1952, il y aura beaucoup à faire au regard de sa nouvelle interprétation et de ce qui avait été convenu au cours de la réunion PRE tenue en décembre 2022 ; il s'agit là d'un point sur lequel les Pays-Bas sont désireux de faire avancer les choses sous leur présidence.

La seconde priorité concerne l'engagement des Pays-Bas pour le financement européen de la transition énergétique de la navigation intérieure européenne. Les besoins d'investissement de la navigation intérieure pour atteindre les objectifs futurs en matière d'émissions et de CO2 sont énormes. Pour combler l'écart entre la capacité d'investissement du secteur et les coûts connexes, le soutien de l'UE est essentiel, et ce sous la forme d'un financement spécifique pour la navigation intérieure qui soit comparable à celui accordé à d'autres secteurs. Les instruments de financement actuels au niveau de l'UE n'ont pas été définis spécifiquement pour la navigation intérieure et ne sont donc pas adaptés. Il faut envoyer un signal clair à cet égard, notamment à la DG MOVE. Un fonds européen, financé par l'UE et des mécanismes de financement nationaux, permettra d'établir des conditions de concurrence équitables pour l'ensemble de la flotte. Les Pays-Bas, conjointement avec la CCNR, souhaitent entamer des discussions avec l'UE afin d'améliorer la réglementation actuelle et, si possible, créer un fonds dédié à la navigation intérieure.

c) **Adaptation au changement climatique**

En conséquence du changement climatique, les voies d'eau sont confrontées à des menaces telles que la sécheresse et les crues. Pour assurer la fiabilité de la navigation intérieure, il est nécessaire que l'aménagement des voies d'eau soit adapté au changement climatique. Le KNMI (Institut royal néerlandais de météorologie) l'a réaffirmé récemment dans son interprétation des scénarios climatiques envisagés par le GIEC.

L'adaptation des voies d'eau au changement climatique est une tâche urgente et complexe. Des programmes/initiatives sont mis en œuvre, aussi bien aux Pays-Bas (Climate-proof Networks/Main Waterways Network et Integrated River management) qu'en Allemagne (Plan d'action « Basses eaux du Rhin »), pour inventorier les conséquences du changement climatique ou développer des perspectives d'action sur la manière de renforcer l'adaptation des voies d'eau au changement climatique.

L'adaptation des voies d'eau au changement climatique est une tâche qui doit être menée à bien au niveau international, étant donné que les voies d'eau ne s'arrêtent pas aux frontières nationales. Le thème du changement climatique est inscrit au programme de travail IEN (III-22-11). Au cours de leur présidence, les Pays-Bas entendent mettre l'accent sur l'adaptation au changement climatique. Cela signifie aussi que le sujet mérite une plus grande attention et ne soit pas uniquement traité dans le cadre de IEN. Les Pays-Bas invitent l'ensemble des délégations à participer à la réflexion sur l'adaptation au changement climatique et sur la manière dont la CCNR peut s'investir.

d) **Navigation intelligente (Smart Shipping)**

La délégation néerlandaise se félicite des actions menées récemment par la CCNR en matière de navigation hautement automatisée. Dans sa vision publiée en 2022, la CCNR a non seulement affirmé que ces développements contribuent à la sécurité, au développement durable et à la compétitivité de la navigation sur le Rhin, mais elle a également pris les mesures nécessaires au sein des Comités RN et RP pour qu'une possibilité de dérogation soit incluse dans les projets pilotes.

Il va sans dire que la délégation néerlandaise salue avec beaucoup de confiance et d'enthousiasme les développements récents, espérant qu'ils aboutiront à un approfondissement et à une continuité dans ce domaine. En effet, les développements ne sont pas au point mort. Dans sa vision pour l'avenir de la navigation intérieure, la numérisation et l'automatisation seront considérées comme des priorités par la présidence néerlandaise.

e) **Dispositions transitoires à long terme**

Dans les documents RV/G (23) 26 et ECO (23) 20, la délégation néerlandaise a partagé les conclusions de l'étude intitulée « Effets de l'expiration des dispositions transitoires à long terme de l'ES-TRIN (2035/2041) ». Cette étude a révélé que le nombre de petits bateaux (CEMT I, II, III) est en baisse depuis des années et que cette évolution est appelée à se poursuivre.

Les raisons de la baisse du nombre de petits bateaux sont multiples : l'âge de leurs propriétaires (beaucoup sont proches de l'âge de la retraite), l'état technique des bateaux par rapport aux investissements nécessaires (en raison des dispositions transitoires, par exemple), ainsi que des facteurs économiques et spatiaux qui ont réduit la demande de transport par petits bateaux. Ainsi, plusieurs évolutions dans le secteur entraînent une diminution du nombre de petits bateaux et l'expiration des dispositions transitoires à long terme est l'une d'entre elles.

En ce qui concerne les goulets d'étranglement dus à l'expiration des dispositions transitoires, la clause de sauvegarde peut, dans certains cas, offrir une solution. Parmi les options envisageables, le rapport mentionne également l'étude de faisabilité de solutions collectives au niveau international (CCNR/CESNI). À cet effet, les petits bâtiments (un spits et un campinois) ont fait l'objet d'une inspection, dont les résultats pourront servir de base aux travaux de la CCNR et du CESNI. La délégation néerlandaise souhaite donc que ce sujet soit considéré comme prioritaire et espère poursuivre la coopération concernant les bateaux de petite taille.

PROTOCOLE 6
Programmes de travail

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2001-I-3 fixant les objectifs de la CCNR et à son Règlement intérieur (article 17 (2)),

s'appuyant sur le travail d'évaluation et de prospective de ses Comités,

prend acte des programmes de travail pour les années 2024-2025 établis par lesdits Comités et figurant en annexe.

Annexe

I – Comité du droit fluvial

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE DF :

Clarification et harmonisation du droit, procédure de plainte

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Mandat de la DM
I-24-1	Questions intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire Questions juridiques liées à la mise en œuvre des accords de coopération Outils juridiques disponibles pour renforcer la coopération	permanent		Voir aussi DF (19) 28 intern	DF, sur demande et en coordination avec PRE	I	
I-24-2	Veille juridique/ suivi des conventions internationales Suivre l'état des ratifications des conventions internationales, notamment la CLNI 2012, et répondre aux éventuelles questions liées à leur mise en œuvre	permanent		DF (11) 20	DF	I	
I-24-3	Harmoniser l'utilisation des termes « conducteur » et « bâtiment » dans les trois Règlements de la CCNR	2018 - 2025			DF	I	
I-24-4	Émettre des avis juridiques également à la demande d'autres comités	permanent			DF sur demande et en coordination avec les autres comités	I	

II – Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ ECO

Tâches liées au développement de l'Observation du Marché (OM)

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compé- ten- ce	Prio- rité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
Travaux liés à l'observation du marché							
II-24-1	Mettre à disposition des données économiques liées à la navigation intérieure en Europe.	Permanent	Assurer une collecte des données la plus complète possible.	Contrat européen 2022-2025	ECO	I	
II-24-2	Recueillir l'avis et les commentaires du Comité en amont de la publication des différents rapports.		Assurer au maximum une cohérence entre les interprétations formulées dans les rapports d'observation du marché et la position des délégations de la CCNR (et du secteur).			I	

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compétence	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-24-3	Basses eaux et navigation rhénane : suivi des aspects économiques.		<p>Suivi régulier des aspects économiques liés aux conséquences des étiages sur la navigation du Rhin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans le cadre des activités de l'observation du marché - sur demande des délégations pour des analyses plus spécifiques <p>À réaliser en coopération avec le Comité IEN en ce qui concerne les aspects liés à l'infrastructure.</p> <p>En coopération avec IEN :</p> <ul style="list-style-type: none"> - organisation à échéance régulière d'ateliers sur ce thème. - rapport des délégations à échéance régulière sur les initiatives mises en œuvre au niveau national (dans le cadre du groupe de correspondance). 	ECO (22) 62 ECO (21) 15	ECO IEN	I	
Promouvoir la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure et soutenir sa réalisation							
II-24-4	<p>Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR</p> <p>Dans le cadre de ses compétences, le Comité contribue à la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en coordination avec les autres Comités</p>	2024 - 2025	Mise en place d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : identification des critères de conception, de la méthodologie de mesure des émissions (en deux étapes), des aspects relatifs à sa mise en œuvre, lien avec tous les acteurs impliqués.	Feuille de route de la CCNR	ECO RV DF	I	Mesures V1 de la feuille de route

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compétence	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
	concernés et en relation avec l'étude de la CCNR sur le financement de la transition énergétique de la navigation intérieure européenne. Il élabore des propositions pour la coordination des activités de la CCNR en vue de la mise en œuvre des objectifs de la Déclaration de Mannheim dans le domaine économique.		<p>Identification des mesures possibles pour réaliser et financer la transition, œuvrer en faveur d'un programme de subvention européen adapté au secteur de la navigation intérieure en matière de transition énergétique.</p> <p>« Taxonomie de l'UE » : veille technique du Secrétariat sur les travaux relatifs à la taxonomie.</p> <p>Contribution aux prochaines étapes liées à la feuille de route :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapport d'ici 2025 sur l'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route, - au plus tard en 2025 évaluer l'opportunité de la révision de l'« étude de la CCNR », - évaluer d'ici 2025 l'opportunité d'étendre le périmètre de la feuille de route 		ECO		Mesures F1 de la feuille de route et paragraphe 4.2 de la Déclaration de Mannheim
					ECO		Mesures F2 de la feuille de route
					ECO RV IEN		Chapitre 6 de la feuille de route
II-24-5	Fiscalité énergétique et impact sur la navigation intérieure : adaptation aux enjeux climatiques	2024 - 2025	<p>En étroite collaboration avec le Comité DF, suivi de la révision de la directive 2003/96/CE et son impact sur le transport fluvial et la CCNR.</p> <p>Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR.</p> <p>S'assurer de la conformité du régime rhénan avec les enjeux liés au changement climatique.</p>	ECO (23) 6 interne	ECO DF	I	

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compé- ten- ce	Prio- rité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-24-6	Mise à disposition d'informations sur les programmes de financement disponibles pour la navigation intérieure aux niveaux national et européen relatifs à la transition énergétique	2024 - 2025	Mise à jour annuelle d'une note de synthèse des mécanismes de financements disponibles pour soutenir la transition énergétique et la modernisation de la flotte au sein des Etats de la CCNR. Le Comité joue essentiellement un rôle de plateforme d'échange.	ECO (22) 70 interne ECO (22)m 88 point 6	ECO	II	Paragraphe 4.1 de la Déclaration de Mannheim
Plateforme d'échange et de coordination de position							
II-24-7	Promouvoir les intérêts de la navigation intérieure, notamment rhénane, dans les discussions ayant un impact économique sur la navigation intérieure en favorisant la coordination entre les délégations, et le cas échéant, les parties prenantes.	2024 - 2025	Identifier les évolutions de la politique européenne et internationale ayant un impact économique important sur le transport fluvial. Le cas échéant, préparer une note d'analyse et développer un argumentaire relatif à ces évolutions. Diffusion de cet argumentaire par les délégations et/ou le Secrétariat auprès des instances pertinentes. Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR et porter la voix du fluvial.	ECO (23)m 12 point 6	ECO	I	Paragraphe 6 de la Déclaration de Mannheim

Code	Tâches	Durée	Contexte	Base	Compétence	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-24-8	<p>Invitation d'intervenants extérieurs pour présenter des projets ou des études en lien avec les activités du Comité ECO, les priorités de la Déclaration de Mannheim ou de la feuille de route</p>	<p>2024 - 2025</p>	<p>Permettre à un acteur extérieur d'effectuer une présentation en lien avec les activités du Comité ECO.</p> <p>En particulier, sur l'initiative des délégations ou du Secrétariat, les thématiques liées à la Déclaration de Mannheim pourraient notamment faire l'objet de présentations : meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales, chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes, aspects climatique et énergétique et leur financement.</p>		ECO	II	

III – Comité de l'infrastructure et de l'environnement

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ IEN :

Entretien et amélioration de la voie navigable, thèmes généraux concernant l'environnement, questions fondamentales du développement durable de la navigation intérieure

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-1	Amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation rhénane lors de l'utilisation de combustibles de substitution.	2024-2025	<p>Les services qui interviennent en cas d'incidents sur le Rhin, c'est-à-dire les services de secours, les pompiers et la police, éventuellement aussi les administrations en charge des voies d'eau, devraient être en mesure de contrer avec succès les incidents dangereux dans lesquels sont impliqués des combustibles de substitution ou des systèmes de stockage d'électricité de grande capacité.</p> <p>Un événement, par exemple une table ronde ou un atelier, pourrait être organisé en 2025 à cette fin. À cet égard, il sera nécessaire de traiter en 2024 des aspects supplémentaires relatifs à l'organisation, par exemple la possibilité de demander une contribution financière aux participants, et d'effectuer des travaux préparatoires tels que l'élaboration d'un projet de programme.</p> <p>(Voir aussi III-22-1)</p>	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-2	<p>Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR.</p> <p>Dans le cadre de ses compétences, le comité contribue à la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en coordination avec les autres comités compétents. Il élabore des propositions pour la coordination des activités de la CCNR en vue de la mise en œuvre des objectifs de la Déclaration de Mannheim dans le domaine des infrastructures.</p>		<p>Contribution aux prochaines étapes dans le cadre de la feuille de route :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la feuille de route d'ici 2025, • Examen de la pertinence d'une révision de l'étude de la CCNR d'ici 2025 au plus tard, • Examen d'une possible extension de la portée de la feuille de route d'ici 2025. 		ECO/R V/ IEN	I	→ 5 Chapitre 6 de la feuille de route
			<p>La feuille de route pour la réduction des émissions revêt une grande importance stratégique pour la CCNR et contient des éléments liés à l'infrastructure.</p> <p>Le comité se réunit à cet effet en fonction des besoins thématiques, dans le cadre de réunions communes avec le Comité économique et le Comité du règlement de visite. L'accent est actuellement mis sur les échanges concernant les mesures nationales de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR ainsi que sur le label de la CCNR concernant les émissions. (Voir aussi III-22-4)</p>		IEN	II	→ 4.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
			<p>Soutien au développement de propositions relatives à l'infrastructure pour la mise à la disposition de la navigation intérieure de sources d'énergie alternatives dans le cadre des mesures R1f et R3 de la feuille de route.</p> <p>À l'avenir, les sources d'énergie alternatives seront de plus en plus utilisées. La CCNR voit un intérêt à ce que l'infrastructure nécessaire à cette fin soit mise à disposition dans la mesure requise. En coordination avec le Comité du règlement de visite, les activités nationales et européennes correspondantes seront accompagnées et soutenues par des impulsions ciblées. (Voir aussi la mesure R3 de la feuille de route)</p> <p>Le comité travaille à l'identification des lacunes techniques et juridiques dans les réglementations relatives aux stations d'avitaillement en sources d'énergie alternatives. De premiers éléments importants ont déjà pu être identifiés lors de l'atelier consacré à l'alimentation électrique à quai. (Voir aussi le document IEN (22) 6 et la mesure R1f de la feuille de route).</p> <p>(Voir aussi III-22-8).</p>		IEN/G	II	→ 5

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-3	Élaboration d'exigences applicables au Rhin en tant que voie d'eau	2024	<p>À l'avenir, la navigation intérieure devra encore mieux prendre en compte les objectifs des autres usagers. La CIPR a défini ses objectifs dans le cadre du programme « Rhin2040 ». Pour sa part, le comité formulera des objectifs pour l'utilisation du Rhin en tant que voie d'eau.</p> <p>Le comité a transmis son projet aux autres comités au printemps et prévoit d'achever les travaux fin 2023 ou début 2024. Par la suite (en 2024 ou 2025), les résultats seront présentés aux parties prenantes dans le cadre d'un événement qui reste à définir.</p> <p>(Voir III-22-3)</p>	<p>IEN (19)m 24, point 7</p> <p>IEN (21) 31 interne</p> <p>IEN (21)m 37, point 16</p>	IEN	I	→ 6.1

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-4	<p>Présentation de la position de la CCNR et représentation des intérêts de la navigation rhénane dans les travaux de la Commission européenne pour l'élaboration d'un concept de « Good Navigation Status (GNS) » et dans le contexte de la mise en œuvre du règlement RTE-T.</p>	<p>2024 - 2025</p>	<p>La version révisée du règlement RTE-T devrait être publiée fin 2023.</p> <p>Des travaux sur le thème du GNS et permettant de contribuer à la mise en œuvre du règlement RTE-T seront également nécessaires en 2024 et 2025 dans le cadre d'un éventuel groupe d'experts européens (par exemple, NAIADES). Le comité doit représenter la position de la CCNR à travers ses membres au sein de ce groupe.</p> <p>Des activités supplémentaires ciblées sont nécessaires de la part des parties prenantes.</p> <p>(Voir III-22-5)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p> <p>IEN (21) 44 interne = IEN/G (20) 33 interne</p> <p>IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37</p>	<p>IEN/G</p>	<p>I</p>	<p>→ 2.1</p>

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-5	Élaboration de propositions aux fins de l'amélioration quantitative et qualitative des aires de stationnement sur le Rhin, en particulier en ce qui concerne leur raccordement au réseau électrique terrestre et leur équipement en stations de recharge.	2024 - 2025	<p>L'achèvement des travaux relatifs aux aspects quantitatifs est prévu pour fin 2023. Ensuite devront être effectués des travaux concernant la répartition régionale d'aires de stationnement supplémentaires, la détermination du taux d'occupation des aires de stationnement existantes et, parallèlement, les aspects qualitatifs des aires de stationnement.</p> <p>De premières mesures à court terme découlant du plan d'action relatif à l'alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement seront mises en œuvre.</p> <p>(Voir III-22-7)</p>	<p>IEN (19)m 24, point 6.1</p> <p>IEN (21) m 37, point 7</p> <p>IEN (21) 26 interne</p> <p>IEN (23)m 34, point 6.1</p> <p>IEN (23) 37</p>	IEN/G	I	<p>→ 5</p> <p>→ 7.2</p>
III-24-6	Analyse des activités et documents de la Commission européenne aux fins de la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau (directive 2000/60/CE) pour le Rhin et la navigation rhénane et, si nécessaire, formulation de recommandations concernant les actions à mener en appui aux délégations.	2024 - 2025	<p>Suivi des activités dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la Commission européenne ;</p> <p>Coordination des activités de la CIS ayant une incidence sur la navigation.</p> <p>(Voir III-22-10)</p>	IEN (13) 32	IEN/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-7	<p>Changement climatique (atténuation et adaptation) : analyses d'études sur les effets du changement climatique sur la voie fluviale rhénane. Examen des attentes de la navigation intérieure vis-à-vis du Rhin en tant que voie d'eau. Élaboration de recommandations d'actions à mener pour une possible adaptation de l'infrastructure.</p> <p>Adaptation permanente du rapport de situation de la CCNR relatif au changement climatique et à son impact sur [la navigation rhénane et] l'infrastructure.</p>	2024 - 2025	<p>Le comité a décidé d'actualiser le rapport de situation sur la base de la régionalisation du sixième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) à partir de 2023.</p> <p>Le cas échéant, le comité actualise le texte relatif au changement climatique publié sur le site Internet de la CCNR.</p> <p>Le comité suit les développements au sein de la CHR et de la CIPR et ajuste ses décisions si nécessaire.</p> <p>Le comité procède à l'adaptation permanente de son rapport de situation.</p> <p>(Voir III-22-11)</p>	<p>2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III</p> <p>IEN (20)m 81, point 9</p>	IEN/G	I	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-8	Basses eaux : Analyse des études réalisées par la CHR et la CIPR sur les basses eaux du Rhin. Élaboration de recommandations d'actions à mener pour une possible adaptation de l'infrastructure. Poursuite des activités concernant le document de réflexion « Act Now! ».	2024 - 2025	Analyse des conséquences des basses eaux sur la navigation rhénane et formulation de recommandations pour l'infrastructure. Coopération avec le Comité économique en ce qui concerne les aspects économiques sur la base de la troisième édition du document de réflexion « Act Now! ». (Voir III-22-12)	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41 IEN (21)m 37, point 11 IEN (21) 20	IEN/G	II	→ 1
III-24-9	Révision et actualisation de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR » et des « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin ».	2024 - 2025	Au cours des dernières années ont été constatées quelques erreurs dans les procédures du comité et des propositions d'améliorations ont été transmises. Le comité pourrait vérifier les exigences minimales et, le cas échéant, les actualiser.	2016-II-17 IEN (18) 7	IEN	II	
III-24-10	Identification de goulets d'étranglement sur le Rhin	2024 - 2025	Recensement d'éventuels goulets d'étranglement aux ponts franchissant le Rhin. Recensement des hauteurs et largeurs libres des passes navigables des ponts. Présentation d'une liste d'ici la fin de l'année 2025.	IEN (22)m 88, point 4.1	IEN/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence à la déclaration de Mannheim
III-24-11	Possibilités de soutien infrastructurel pour le transfert de transports à grand gabarit et les transports lourds vers les voies d'eau	2024-2025	Échange sur l'extension de l'inventaire aux sites de manutention pour les transports à grand gabarit et lourds sur l'intégralité du Rhin, sur l'extension de Hubs adaptés à ces transports le long du Rhin et sur un appui infrastructurel à la création de réseaux Ro-Ro sur le Rhin	IEN (23) 54	IEN	II	→ 6
III-24-12	Évaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	Permanente		1995-I-29	IEN/G	P ¹	
III-24-13	Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur	Permanente	Participation aux réunions régulières pour la coordination des périodes de chômage des écluses sur le Rhin supérieur.	2007-II-6, IV	IEN/G	P	

¹ P = tâche permanente.

IV – Comité du règlement de police

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RP :

Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic ;
River Information Services (RIS)

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic							
IV-24-1	Promotion de l'utilisation de combustibles alternatifs dans la navigation intérieure – Prescriptions en matière de sécurité et d'infrastructure	2022 - 2025	RPNR, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59 RP/G (23) 53 = RP (23) 46 = RIS/G (23) 27	RP/G (RV)	I	→5
IV-24-2	Adaptation des prescriptions relatives à la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique	2016 - 2025	Article 1.10 et annexe 13 du RPNR	Résolutions 2019-II-16, 2021-I-10 et 2022-II-14	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-24-3	Balisage de la voie d'eau et des obstacles	2024 - 2025	Annexe 8, section III du RPNR	RP/G (23) 36 = RP (23) 29	RP/G	II	→5
IV-24-4	Article 14.09 du RPNR – Modification concernant les aires de stationnement dans le secteur de la rade de Wesseling / Godorf	2024 - 2025	Article 14.09 du RPNR	RP/G (23) 42 = RP (23) 40	RP/G	II	
IV-24-5	Examen de la possible incidence sur le RPNR de l'utilisation et du fonctionnement des assistants de guidage en navigation intérieure (AGNI)	2023 - 2025	RPNR	RP/G (23) 54 = RP (23) 47 = RN (23) 35	RP/G (RIS/G)	II	→5

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-24-6	Article 3.10 du RPNR - Signalisation des convois poussés faisant route	2024 - 2025	Article 3.10 du RPNR	RP (23) 50 = RP/G (23) 59	RP/G	II	
IV-24-7	Analyse et, le cas échéant, adaptation du RPNR au regard de la navigation automatisée	2022 - 2025	RPNR	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 = RIS/G (21) 45 rev. 1 RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24-8	Examen des prescriptions relatives à la position des feux de côté	2020 - 2025	Article 3.08 du RPNR	RP (23) 66 = RP/G (23) 67	RP/G	II	

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
Services d'information fluviale							
IV-24-9	Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1^{er} décembre 2026	2023 - 2025	Article 12.01 du RPNR	Résolution 2023-I-8 RP/G (23) 56 = RIS/G (23) 28	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24-10	Actualisation des renvois aux standards SIF au sein du RPNR	2024 - 2025	RPNR, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 interne = RP/G (19) 78 rev. 1 interne = RIS/G (19) 58 rev. 1 interne	RP/G (RIS/G)	P ¹	
IV-24-11	Actualisation de la brochure électronique et de la brochure d'information relative à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes électroniques	2022 - 2025	RPNR	RP (21)m 34, point 7.2	RIS/G	P	
IV-24-12	Présentation d'une proposition de décision concernant l'introduction de l'obligation d'indiquer l'utilisation du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur	2014 - 2025	Article 4.07 du RPNR, (Annexe 5 de l'ES-TRIN)	RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2 RIS/G (22) 9 rev. 1	RIS/G (RP/G)	II	→5

¹ P pour « permanent »

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-24-13	Examen de la possible incidence sur le RPNR de l'utilisation d'installations radar de plaisance, de futurs radars à semi-conducteurs et de données radar pour d'autres applications	2022 - 2025	RPNR	RP (23) 52 rev. 2 = RP/G (23) 62 rev. 2 = RISG (23) 36 rev. 2 RIS/G (23) 17	RIS/G (RP/G)	II	
IV-24-14	Mise en place d'exigences durables pour les appareils d'information et de navigation	2022 - 2025	RPNR, ES-TRIN	RP (23) 51 = RP/G (23) 61 = RISG (23) 35 RIS/G (22) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	
IV-24-15	Travaux préparatoires sur les possibles exigences et recommandations concernant les centres de conduite à distance des bâtiments	2022 - 2025		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-24-16	Élaboration de mesures pour accroître la cyber-résistance et maintenir les services de navigation intérieure sur le Rhin en cas de cyberattaques	2020 - 2025	RPNR, ES-TRIN, ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (21) 83 interne rev. 1 = RIS/G (21) 59 intern rev. 1 RP (22) 41 rev. 3 interne = RP/G (22) 49 rev. 3 interne = RIS/G (22) 31 rev. 3 interne	RIS/G RIS/G Cyber RP/G	I	→5

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
IV-24-17	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages spécifiques aux applications (ASM - Application Specific Messages)	2017 - 2025	Article 4.07 du RPNR	RIS/G (21) 35 rev. 2 = RP (21) 42 rev. 2 = RP/G (21) 42 rev. 2	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-24-18	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages d'aide à la navigation dans l'AIS Intérieur (AtoN - Aids to Navigation)	2018 - 2025	Article 4.07 du RPNR	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	→5
IV-24-19	Travaux préparatoires pour une nouvelle stratégie du numérique	2016 - 2025		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72 RP (22) 26 = RP/G (22) 26 = RIS/G (22) 11 RP (23) 33m, point 8	RIS/G	II	→5
IV-24-20	Travaux préparatoires portant sur une analyse d'écart entre l'ES-RIS et les besoins en matière d'automatisation de la navigation intérieure	2022 - 2025	ES-RIS	RP (21) 71 = RIS/G (21) 53 RN (22) 8 rev. 1 = RP (22) 23 rev. 1 = RP/G (22) 37 = RIS/G (22) 24	RIS/G	I	→5

V – Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ STF :

Patentes du Rhin, qualifications et conditions de travail des bateliers

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
Actualisations du RPN							
V-24-1	Compilation des points susceptibles d'être améliorés dans le RPN et préparation des éventuels amendements correspondants	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9	STF et STF/G	P	Paragraphes 2 et 7
V-24-2	Mise à jour du RPN pour la mise en conformité des références, de la terminologie et amendements techniques mineurs	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9	STF et STF/G	P	
Mise en œuvre harmonisée du RPN et coopération entre les autorités							
V-24-3	Accompagnement de la mise en œuvre du RPN, recherche de solutions harmonisées et coopération entre les autorités, actualisation des listes et tableaux pour la mise en œuvre du RPN	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9 STF/G (23) 31 STF/G (23) 27	STF et STF/G	P	
V-24-4	Examen de la possibilité, et le cas échéant des conditions, pour faire passer des examens en langue anglaise	2024-2025	-	STF (23) 36 (analyse de problème CH)	STF et STF/G	II	Paragraphe 7

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
V-24-5	Gestion et évaluation des arrangements administratifs et si nécessaire, procédures de reconnaissance supplémentaires	2024-2025	RPN, chapitre 20	Résolution 2016-I-7 Arrangements administratifs STF (23) 41 (analyse de problème)	STF et STF/G	P	
V-24-6	Contribution au réexamen de la Directive (UE) 2017/2397	2024-2025	RPN et Directive (UE) 2017/2397	STF (23) 42 intern (analyse de problème) STF (23) 54 (analyse de problème BE)	STF et STF/G	P	Paragraphe 2
V-24-7	Clarification des termes « retrait », « suspension » et « confiscation » et harmonisation des approches pratiques	2024-2025	RPN et Directive (UE) 2017/2397	STF (23) 43 (analyse de problème BE)	STF et STF/G	I	
Innovations : nouvelles technologies, verdissement et flexibilité des équipages							
V-24-8	Examen de la nécessité d'un cadre juridique pour les membres d'équipage à bord des bâtiments à propulsion alternative, y compris la possibilité d'utiliser des simulateurs pour l'avitaillement	2024-2025	RPN	Résolution 2022-II-9 STF (23) 51 interne (analyse de problème DE) STF (23) 54 (analyse de problème BE)	STF et STF/G	II	Paragraphe 7
V-24-9	Suivi de l'initiative de la Commission européenne en matière d'équipage et outils électroniques	2024-2025	-	PRE (23)m 9, 2.3	STF et STF/G	I	Paragraphe 2 et 7

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
V-24-10	Analyse des lacunes dans le RPN en matière de navigation automatisée et de conduite à distance, ainsi que des adaptations nécessaires	2024	RPN	STF (23) 45 intern (analyse de problème BE)	STF et STF/G	I	Point 7
V-24-11	Formulation d'avis sur les demandes de dérogations pour des projets pilotes soumis au Comité RN en ce qui concerne les qualifications professionnelles et les équipages	2024-2025		Procédure d'autorisation d'un projet pilote de navigation automatisée et de conduite à distance sur le Rhin	STF, en lien avec RN	P	Paragraphe 7
V-24-12	Élaborer une méthodologie relative aux équipages et aux qualifications pour la navigation automatisée ou commandée à distance.	2025	-	STF (23) 54 (analyse de problème BE)	STF	II	Paragraphe 7
V-24-13	Examen pour promouvoir l'utilisation de simulateurs	2024-2025	RPN	STF (23) 54 (analyse de problème BE)	STF/G et STF	II	Paragraphe 7
Attrait des professions du secteur							
V-24-14	Contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, y compris par : - la collecte et l'analyse qualitative de données relatives à la délivrance de certificats de qualification et la poursuite de l'observation du marché du travail pour l'équipage nautique +- la compilation d'informations sur les campagnes de recrutement, y compris l'élaboration d'une présentation du secteur de la	2024-2025	-	STF (23) 36 (analyse de problème CH)	STF et STF/G	I	Paragraphe 7

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim
	navigation rhénane et de sa stratégie de recrutement						

VI – Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR sur les émissions
VI-24-1	Délivrance des recommandations pour des équivalences et dérogations en application de l'article 2.20 du RVBR	2024-2025	RVBR, Article 2.20	-	RV/G	P	Mesure V3 de la feuille de route et paragraphe 5 de la Déclaration de Mannheim
VI-24-2	Adaptation du RVBR pour tenir compte de la publication de nouvelles éditions de l'ES-TRIN et des nouvelles évolutions	2024	RVBR Article 1.01, chiffre 25	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15	RV/G - RV	P	Mesure R1a de la feuille de route
VI-24-3	Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en particulier : <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : travaux préparatoires relatifs à l'identification des critères de conception, de la méthodologie de mesure des émissions (en deux étapes), des aspects relatifs à sa mise en œuvre, en lien avec tous les acteurs impliqués. - Actualisation de la liste des bateaux innovants - Collecte de données annuelles relatives aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants - Stimuler les projets de recherche et d'innovation - Contribution aux prochaines étapes fixées par le Chapitre 6 de la feuille de route (c'est-à-dire principalement d'ici 2025 un rapport d'avancement ainsi qu'une évaluation de l'opportunité de réviser les études sur les technologies et d'étendre le périmètre de la feuille de route) 	2024-2025	-	2021-II-36 (feuille de route sur les émissions) RV (23)m 35, point 5 RV (21)m 23, point 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Mesures V1, V4, V6 et F3 de la feuille de route et paragraphe 4 de la Déclaration de Mannheim

Code	Tâche	Durée	Prescriptions	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR sur les émissions
VI-24-4	Travaux préparatoires en vue de trouver des solutions collectives pour la préservation des petits bateaux en relation avec l'expiration des dispositions transitoires à long terme de l'ES-TRIN	2025	RVBR, ES-TRIN	Priorités présidence néerlandaise PRE (23) 18	RV/G - RV	I	-
VI-24-5	Travaux préparatoires concernant de possibles exigences et recommandations concernant les centres de conduite à distance des bateaux	2025	RVBR, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9	RVG – RN - RN	II	Paragraphe 5 de la Déclaration de Mannheim
VI-24-6	Clarification de la procédure de reconnaissance des sociétés de classification au sein de la CCNR	2025	RVBR	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3	RV	II	-
VI-24-7	Collecte et partage d'expérience acquise dans le cadre de projets de recherche et d'expérience pratique pour l'adaptation des bateaux aux épisodes de basses eaux. Veille sur les obstacles et lacunes réglementaires pour l'adaptation des bateaux aux épisodes de basses eaux et, le cas échéant, préparation d'une proposition coordonnée à l'attention du CESNI.	2025	RVBR, ES-TRIN	RV (22)m 79, point 9	RV/G	II	-
VI-24-8	Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du CESNI, du Comité du règlement de police, du Comité économique, du Comité restreint de navigation, d'un autre Comité ou de la présidence de la CCNR sur la base d'un mandat particulier ou d'une analyse du problème	2024-2025	-	-	RVG – RV	II	-

VII – Comité restreint de navigation

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RN :

Pilotage et coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée

N°	Tâche	Durée	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
VII-24-1	Instruction des demandes de recommandation aux règlements de la CCNR	Permanente	Résolution 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-2	Suivi de l'acceptation et de l'application de la définition internationale des niveaux d'automatisation de la navigation intérieure, en particulier en dehors de la CCNR	Permanente	Résolutions 2018-II-16 et 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-3	Élaboration d'un glossaire portant sur la navigation automatisée et les bâtiments conduits à distance dans les trois langues de travail de la CCNR plus la langue anglaise	Permanente	RN (23) 24 = RP (23) 34 = RP/G (23) 38 = RV (23) 33 = RV/G (23) 27 = IEN (23) 36 = IEN/G (23) 29 = DF (23) 21 = STF (23) 29	RN	P	→5
VII-24-4	Inventaire des projets pilotes en matière de navigation automatisée et de bâtiments conduits à distance	Permanente	Résolution 2018-II-16 automation.ccr-zkr.org	RN	P	→5
VII-24-5	Actualisation des documents cadres pour réaliser un projet pilote sur le Rhin en tenant compte de l'expérience acquise	Permanente	https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04	RN	I	→5
VII-24-6	Recueillir les enseignements acquis dans le cadre de projets pilotes de navigation automatisée et de bâtiments conduits à distance	Permanente	Résolution 2020-II-21	RN	P	→5

N°	Tâche	Durée	Base	Traitement	Priorité	Référence à la Déclaration de Mannheim
VII-24-7	Élaboration d'une procédure pour l'évaluation des résultats des projets pilotes achevés et ayant bénéficié d'une recommandation de la CCNR	2023-2025	RN (21) 12 rev. 5 ; RN (22)m 16, point 3.1	RN	II	→5
VII-24-8	Coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée en lien avec les autres Comités de la CCNR (STF, RV, RP, et lorsque la situation l'exige IEN, MD et DF)	Permanente	Résolution 2020-II-21	RN	P	→5
VII-24-9	Coordination des travaux relatifs aux centres de conduite à distance en lien avec les autres Comités de la CCNR (STF, RV, RP, et lorsque la situation l'exige IEN, MD et DF)	Permanente	RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = DF (23) 24	RN	P	→5
VII-24-10	Suivi du développement de nouvelles technologies qui peuvent être utiles pour la navigation automatisée	Permanente	RN (23) 43	RN	P	→5

PROTOCOLE 7
Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2024-2025

Résolution

La Commission Centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission Centrale pour la période 2024-2025.

Annexe

Annexe au protocole 7

Présidence des Comités pour la période 2024-2025

PERIODE	ORGANES									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Présidence 2024/2025	NL	NL	FR	CH	NL	CH	BE	BE	DE	BE

Vice-Présidence des Comités pour la période 2024-2025

PERIODE	ORGANES									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vice- Présidence 2024/2025	CH	CH	NL	FR	CH	FR	NL	CH	BE	DE

II. Aspects économiques

PROTOCOLE 8

Situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2022

Résolution adoptée par voie de procédure écrite le 28 juillet 2023

La Commission Centrale,

après avoir pris connaissance du rapport verbal du Président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2022.

Annexe

Annexe au protocole 8

L'année 2022 a été marquée par de nombreux événements défavorables à l'économie en général. Le secteur du transport fluvial n'a pas pu échapper aux effets négatifs du conflit armé entre la Russie et l'Ukraine, aux phénomènes de basses eaux, à l'augmentation rapide des prix des produits de base et à la crise énergétique, qui font partie des facteurs regrettables ayant eu un impact négatif global sur les activités de transport fluvial. Tous les segments de marchandises, à l'exception du charbon, ont présenté un taux de croissance négatif de leurs volumes de transport, et l'ampleur de l'impact négatif a été variable selon les segments. Sur l'ensemble du Rhin (de Bâle à la mer du Nord), cette baisse a atteint 6,8 % par rapport à 2021. Plus précisément, la baisse enregistrée représentait -7,8 % sur le Rhin traditionnel (de Bâle à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas) et -5,7 % dans le delta du Rhin aux Pays-Bas (de la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas à la mer du Nord) par rapport à 2021. Sur le Danube, à la fin de l'année 2021 et pendant les deux premiers mois de l'année 2022, alors que des signes positifs laissaient envisager une certaine croissance des volumes de transport, la guerre en Ukraine a conduit à l'émergence de plusieurs facteurs qui ont pesé sur la navigation danubienne. En conséquence, les volumes de transport ont diminué pour tous les segments de marchandises en 2022.

En raison de la crise énergétique observée en 2022, la demande de gaz naturel a augmenté et les prix se sont, dans un premier temps, envolés. La préférence a ainsi été donnée à d'autres options énergétiques, telles que le charbon, au détriment du gaz naturel. La demande de charbon a donc fortement augmenté, favorisant un taux de croissance de +10,6 % pour l'ensemble du Rhin par rapport à 2021. Les effets de la guerre entre la Russie et l'Ukraine, exacerbés par des épisodes de basses eaux en 2022, l'augmentation des prix des produits de base, qui a gonflé les coûts de production, ainsi que la fermeture des ports ukrainiens de la mer Noire, ont entraîné un ralentissement de la demande pour les segments restants et, par conséquent, une réduction de leurs volumes de transport. Sur le Rhin, de fortes baisses ont été enregistrées pour les métaux (-7,5 %), les matériaux de construction (sables, pierres, graviers) (-12,1 %), les conteneurs (-12,2 %) et les produits agroalimentaires (-5,9 %). Contrairement à la hausse significative enregistrée en 2021, le segment du minerai de fer a subi une légère baisse (-2,8 %) en 2022. Les produits chimiques ont, eux aussi, connu une légère baisse (-1,6 %) en 2022, par rapport à la croissance modérément stable observée l'année précédente. Sur le Danube, les volumes de transport ont été impactés négativement, en particulier dans les sections supérieure et moyenne du fleuve. Plus précisément, le transport de céréales et d'agribulk vers l'aval s'est effondré, affichant un recul de 80 % sur le Danube moyen. En revanche, dans la région du Danube inférieur, en particulier sur les canaux reliant le Danube à la mer Noire, le transport de marchandises a enregistré une nette tendance à la hausse.

La récession économique s'est également étendue aux principaux ports maritimes européens. Cela étant, certains ports maritimes, tels que Hambourg et le North Sea Port, ont présenté des taux de croissance positifs en 2022. Le port de Rotterdam, quant à lui, a connu une diminution de son volume de fret fluvial (-4 %), de même que le port d'Anvers-Bruges (-7,5 %). Dans le port de Constanța, la manutention fluviale a conservé un niveau similaire à celui atteint en 2021. Depuis le début de la guerre, la manutention fluviale en rapport avec l'Ukraine a atteint 5,4 millions de tonnes dans ce port. De même, une baisse a été observée dans les principaux ports intérieurs en 2022, sauf pour les deux ports ukrainiens de Reni et d'Ismaïl qui ont enregistré une croissance exceptionnelle de leurs volumes de transport fluvial. Cette croissance résulte de la nécessité de soutenir les exportations ukrainiennes de céréales via des itinéraires alternatifs.

Le transport fluvial de marchandises en 2022 a été également fortement impacté par les faibles niveaux d'eau observés en juillet et en août 2022. D'ailleurs, 2015 et 2022, les deux années ayant présenté le plus grand nombre de jours d'étiage étaient 2018 et 2022. Cela s'est traduit, sur le Rhin et le Danube, par un nombre supérieur de jours d'étiage critique en 2022 par rapport à 2021. Ce nombre est toutefois resté inférieur à celui enregistré en 2018. Par exemple, à l'échelle de Kaub, sur le Rhin moyen, le nombre de jours auxquels l'étiage équivalent n'a pas été atteint était de 41 en 2022, contre 10 en 2021 et 107 en 2018. Sur le Danube, les deux échelles de Pfelling et Hofkirchen, situées dans la partie supérieure du fleuve, ont enregistré un nombre sensiblement supérieur de jours d'étiage en 2022 par rapport à 2021. Sous l'effet des basses eaux, tous segments de marché confondus, les taux de fret ont augmenté en moyenne de +42,5 % en 2022 par rapport à 2021. Depuis 2020, en raison de la reprise de la demande après la pandémie, les taux de fret applicables au vrac sec et aux conteneurs ont suivi une tendance à la hausse, accentuée en 2022 par la forte progression du transport de charbon, le transfert de la capacité des bateaux du Rhin vers la région du Danube et les basses eaux. En revanche, les taux de fret applicables aux cargaisons liquides ont plutôt suivi une tendance à la baisse depuis 2019 en raison d'une évolution plus faible de la demande de transport par rapport aux cargaisons sèches, à la fois pendant et après la pandémie. Les taux de fret applicables aux cargaisons liquides ont cependant aussi enregistré une forte augmentation en 2022, principalement en raison des périodes d'étiage. En ce qui concerne le marché au comptant du vrac sec, de nature instable, on retiendra, pour illustrer l'augmentation des indices des taux de fret entre 2021 et 2022, qu'à la fin de l'année 2022 (T3 et T4), les indices des taux de fret avoisinaient 240,9 et 203,9 points, respectivement, alors qu'à la fin de l'année 2021 (T3 et T4), ils avaient été de l'ordre de 118 et 159,1 points, respectivement. En ce qui concerne les cargaisons liquides, les indices des taux de fret correspondaient à 140,7 et 134,4 points en 2022 (T3 et T4), contre 92,9 et 114,2 points en 2021 (T3 et T4), respectivement.

En 2022, le nombre de bateaux de navigation intérieure en Europe s'élevait à près de 15 000, dont 10 000 étaient immatriculés dans les pays rhénans et près de 3 500 dans les pays danubiens. Dans l'ensemble, entre 2016 et 2020, l'activité de nouvelles constructions de bateaux a connu une reprise, qui s'est avérée plus prononcée pour les cargaisons liquides que pour les cargaisons sèches. L'année 2021 a été marquée par un fléchissement de l'activité de nouvelles constructions en raison du recul de la demande de transport résultant de la pandémie, qui s'est encore accentué en 2022. Alors que le nombre de nouveaux bateaux à cargaison sèche est resté identique (21 unités) à celui relevé en 2021, le nombre de bateaux-citernes nouvellement construits (31 unités) a diminué de 27 unités par rapport à 2021. Le nombre de petits bateaux à cargaison sèche poursuit sa tendance à la baisse, tandis que le nombre de bateaux de taille supérieure a tendance à augmenter (cargaison liquide) ou à rester stable (cargaison sèche). Pour ce qui est des innovations contribuant à réduire les émissions de la flotte de navigation intérieure, on peut noter que, si le nombre de bateaux innovants en service représente moins de 0,2 % de l'ensemble de la flotte de navigation intérieure en Europe, il a augmenté de manière significative entre 2021 et 2022.

En ce qui concerne le transport de passagers, les chiffres mettent en évidence une reprise après la pandémie de Covid-19. S'agissant des croisières fluviales, les chiffres annuels relatifs aux mouvements des bateaux de croisière sur le Danube, le Rhin et la Moselle illustrent un rebond remarquable en 2022, par rapport à 2021, retrouvant ainsi pratiquement les niveaux pré-pandémiques. En termes de mouvements de bateaux, l'activité de croisière sur le Danube supérieur (à la frontière entre l'Allemagne et l'Allemagne) et sur la Moselle a dépassé de 5 % et de 1 %, respectivement, les niveaux pré-pandémiques de 2019. Sur le Rhin, ce chiffre est resté inférieur de 6,5 % au niveau atteint en 2019. Outre les mouvements de bateaux, l'évolution du nombre de passagers et le taux d'utilisation des bateaux de croisière sont également des facteurs essentiels à prendre en compte dans l'évaluation de la reprise du secteur de la croisière fluviale. Les chiffres pour ces deux indicateurs confirment que les croisières fluviales ont connu une reprise significative, même si celle-ci reste légèrement inférieure aux niveaux atteints en 2019.

Malgré la fin de la pandémie de Covid-19, les nouvelles constructions dans le secteur de la croisière fluviale ont conservé un rythme plutôt lent en 2022. L'année a été marquée par des tendances inflationnistes qui ont contribué à l'augmentation des coûts de construction, entravant ainsi la construction de nouveaux bateaux. Celle-ci devrait rester limitée en 2023. Il est intéressant de noter que le conflit armé entre la Russie et l'Ukraine a généré une demande accrue de capacités d'accueil hôtelier pour les réfugiés de guerre ukrainiens. En conséquence, certains bateaux sont utilisés comme des hôtels flottants, parfois de manière permanente (notamment les plus anciens), ou plus ponctuelle, parallèlement à leurs activités de croisière.

En ce qui concerne le niveau d'emploi dans le secteur du transport fluvial de passagers en Europe, une forte baisse a été enregistrée entre 2019 et 2020. Celle-ci découlait de la pandémie de Covid-19, qui a porté un coup sévère au transport de passagers et interrompu la tendance positive observée depuis 2010. Le nombre de personnes employées était de 17 895 en 2010, de 23 100 en 2019 et de 17 503 en 2020. Pourtant, le nombre d'entreprises n'a cessé d'augmenter depuis 2013 (étant passé de 3 529 entreprises en 2013 à 4 231 en 2020). Dans le secteur du transport fluvial de marchandises, le niveau d'emploi a suivi une tendance légèrement à la baisse depuis 2010 (23 300 en 2010, 22 365 en 2019 et 22 417 en 2020). Le taux d'emploi le plus bas a été atteint en 2018, un développement qui pourrait être une conséquence des basses eaux. Dans ce même secteur, le nombre d'entreprises a suivi une tendance similaire (étant passé de 5 995 entreprises en 2010 à 5 486 en 2020). Le chiffre d'affaires net enregistré dans l'UE (et en Suisse) pour les entreprises de transport fluvial de marchandises en 2020 correspondait à environ 6,105 milliards d'euros. Ce chiffre s'élevait à 1,6 milliard pour les entreprises de transport fluvial de passagers en 2020.

Dans l'ensemble, les perspectives pour le transport de marchandises laissent envisager des conditions favorables, en particulier à partir de 2024. Il est cependant difficile, en 2023, d'établir des prévisions précises pour l'avenir proche en raison de conditions sous-jacentes instables liées au conflit armé entre la Russie et l'Ukraine et à la crise énergétique qui en découle. En ce qui concerne les croisières fluviales, la demande devrait revenir aux niveaux pré-pandémiques en 2023. Cela étant, les perspectives pour l'activité de nouvelles constructions dans le secteur de la croisière fluviale semblent encore incertaines dans un avenir proche.

PROTOCOLE 9
Situation économique de la navigation intérieure européenne au 1er semestre 2023

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 2023 et sur les prévisions pour le second semestre.

Annexe

1. Tonnage transporté sur le Rhin

Méthodologie

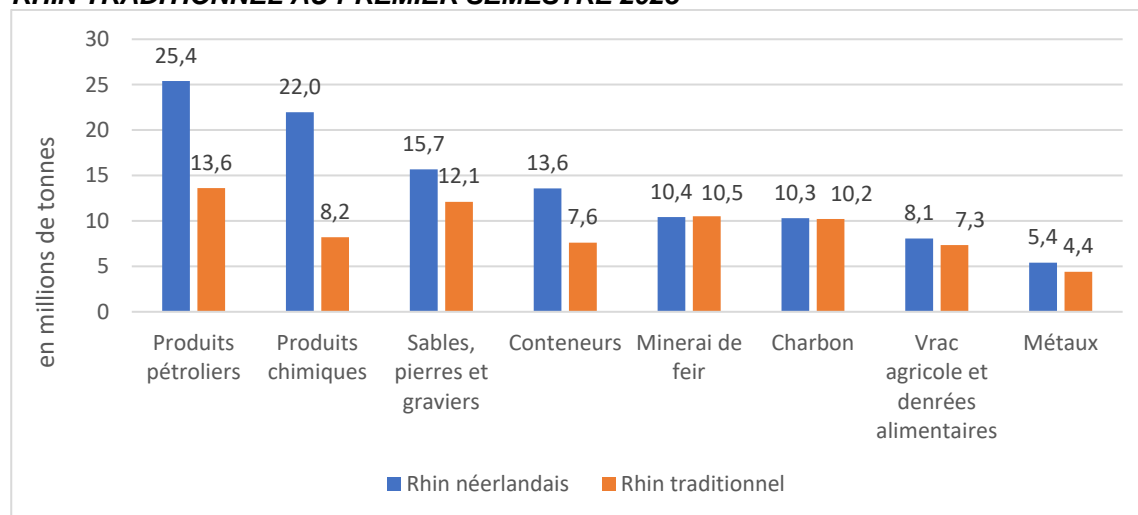
Dans des rapports plus anciens, on entendait par « trafic rhéna » le trafic entre Bâle et la frontière germano-néerlandaise. Ce concept, également appelé « trafic rhéna traditionnel », ne prenait pas en compte le transport de marchandises effectué sur le Rhin néerlandais et dans le delta du Rhin néerlandais¹.

Grâce à la coopération avec le Rijkswaterstaat, le transport de marchandises dans le delta du Rhin néerlandais a pu être inclus dans la collecte des données réalisée en 2023. Il a d'abord fallu, à cette fin, délimiter le cadre géographique de la collecte et définir les voies d'eau des Pays-Bas faisant partie du Rhin². La liaison entre le delta du Rhin et le port d'Anvers a également été prise en compte (liaison Rhin-Escaut) ce qui contribue notamment aux volumes élevés de produits pétroliers ou produits chimiques observés sur le Rhin néerlandais.

Le Rijkswaterstaat a fourni les données correspondant à cette sélection, lesquelles ont été évaluées par le Secrétariat. Le graphique suivant montre le volume de marchandises transportées au cours du premier semestre 2023 sur le Rhin néerlandais (calcul fondé sur des données communiquées par le Rijkswaterstaat) et sur le Rhin traditionnel (calcul reposant sur des données fournies par Destatis).

On observe que les volumes de marchandises liquides transportés sur le Rhin néerlandais sont nettement supérieurs à ceux transportés sur le Rhin traditionnel. Il n'est pas possible d'additionner les volumes transportés sur les deux sections du Rhin, car cela conduirait à un double comptage. En effet, une part importante des marchandises transportées aux Pays-Bas est également acheminée sur le Rhin traditionnel.

FIGURE 1 : VOLUMES TOTAUX TRANSPORTÉS SUR LE RHIN NÉERLANDAIS ET SUR LE RHIN TRADITIONNEL AU PREMIER SEMESTRE 2023



Source : calcul réalisé par la CCNR à partir de données du Rijkswaterstaat et de Destatis

¹ Le Rhin néerlandais formant un delta, les expressions « Rhin néerlandais » et « delta du Rhin néerlandais » s'utilisent comme des synonymes.

² Voies d'eau prises en compte : Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

Le graphique ci-dessus a l'avantage de mettre en évidence l'intensité variable du trafic rhénan en fonction des groupes de marchandises. L'inconvénient de cette approche, c'est qu'elle ne permet pas d'établir un chiffre unique pour le trafic rhénan. Pour pouvoir représenter l'activité de transport sur l'ensemble du Rhin, il a d'abord fallu mettre au point la méthodologie appropriée. Il s'agissait, ce faisant, d'écartier tout risque de double comptage des prestations de transport assurées sur le Rhin. Ce risque résultait surtout du fait que les volumes transportés sur le Rhin traditionnel provenaient en grande partie des ports maritimes néerlandais et belges. Il fallait donc éviter que les volumes déjà pris en compte dans le cadre du trafic rhénan traditionnel ne soient comptés deux fois. Et il fallait aussi exclure le double comptage des volumes transportés sur les voies d'eau néerlandaises.

La méthodologie mise au point à cette fin ne prend en compte qu'une seule fois les volumes transportés sur les bras néerlandais du Rhin, permettant ainsi d'éviter que les transports par bateau sur les voies d'eau aux Pays-Bas ne soient comptés plusieurs fois. En outre, les volumes déjà recensés dans le cadre du trafic rhénan traditionnel en sont exclus, étant donné que, sur l'ensemble des prestations de transport assurées sur le Rhin néerlandais, celles en provenance et à destination de l'Allemagne et de la Suisse ont été écartées.

L'évolution de la conjoncture économique et du trafic rhénan

Au premier semestre 2023, la conjoncture économique a évolué très lentement. Les taux d'inflation élevés ont eu un impact négatif sur le pouvoir d'achat des ménages. En raison de cette forte inflation, la Banque centrale européenne a fortement relevé ses taux directeurs. Les secteurs de la consommation et de la construction en ont souffert, les coûts de financement ayant augmenté. La conjoncture industrielle a, elle aussi, connu une évolution négative en raison du ralentissement général de l'économie.

Les effets sur le trafic rhénan se sont traduits par un recul du transport de marchandises au cours du premier semestre 2023. Une baisse de 10,8 % a été enregistrée pour toutes les marchandises transportées sur l'ensemble du Rhin.

Comme de nombreux 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. Le transport de conteneurs et le transport de vrac sec ont été les plus touchés par la récession industrielle liée à la conjoncture et par le ralentissement du commerce mondial.

TABLEAU 1 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022 ET 2023, PAR TYPE DE CARGAISON

	Premier semestre (en mio. t)			2023/2022 en %
	2021	2022	2023	
Transport total	159,0	154,8	138,1	-10,8
Vrac sec	74,2	73,5	64,1	-12,8
Vrac liquide	55,7	54,4	51,2	-5,9
Cargaisons de conteneurs*	20,4	18,8	16,4	-12,8

Source : Destatis, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

* Le poids propre des conteneurs est pris en compte.

TABLEAU 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022 ET 2023, SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES *

	1er semestre 2021 en mio. t	1er semestre 2022 en mio. t	1er semestre 2023 en mio. t	Variation 2023/2022 en %.
Produits pétroliers	33,28	30,68	30,78	+0,3
Sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction	28,18	25,92	23,41	-9,7
Produits chimiques	25,38	26,13	22,21	-15,0
Combustibles solides (charbon)	11,45	14,34	11,62	-19,0
Minerai de fer	11,85	11,00	11,17	+1,5
Produits agricoles, denrées alimentaires et fourragères	19,00	14,83	12,01	-19,0
Métaux et produits métalliques	7,79	8,28	6,81	-17,8

Source : Destatis, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

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

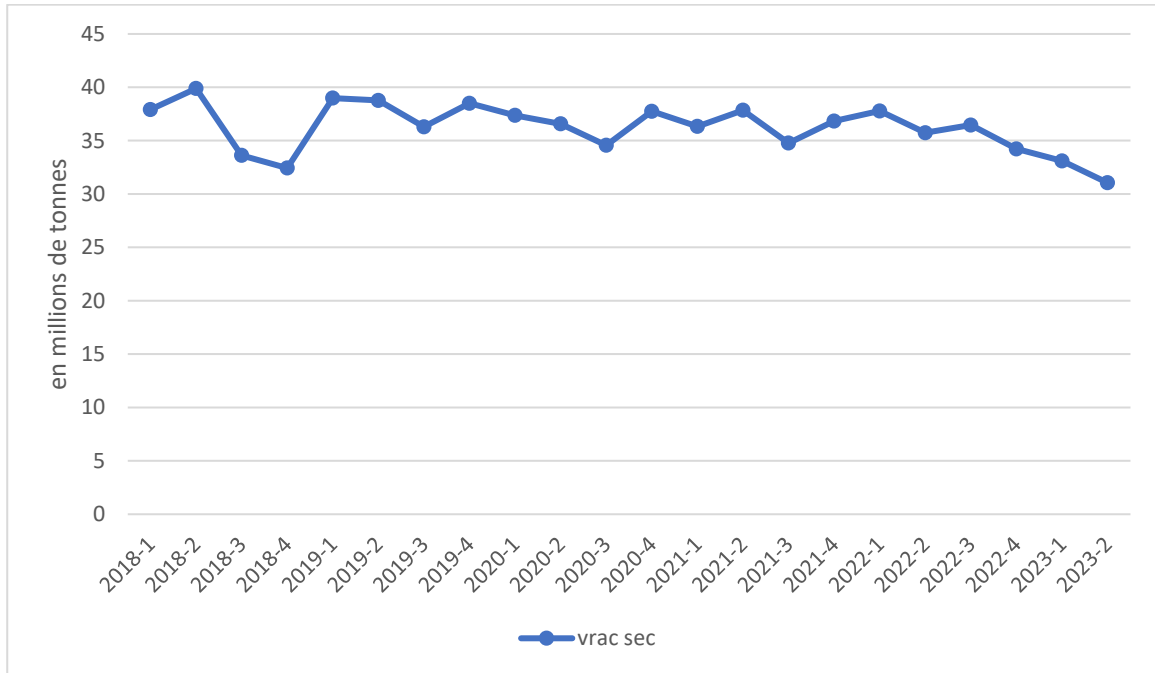
Malgré la diminution globale du volume de transport, les évolutions sont à prendre en compte de manière très différenciée selon le type de marchandises. En ce qui concerne les produits chimiques, la baisse de -15 % a été supérieure à la moyenne. L'industrie chimique souffre actuellement d'un ralentissement conjoncturel dû à la hausse des prix des matières premières chimiques. Celle-ci est à l'origine de l'augmentation des coûts de fabrication des produits chimiques et de la baisse de la demande.

Il convient également de noter le recul de 9,7 % enregistré par les sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction, lié aux interruptions et retards survenus dans la chaîne d'approvisionnement et à la pénurie de personnel dont souffre le secteur de la construction. Un autre facteur majeur susceptible d'avoir un impact sur la demande de transport concernant les sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction 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. Le ralentissement de l'activité de construction qui en résulte pèse également sur la demande de transport concernant les sables, pierres, terres, graviers et matériaux de construction.

Alors que le transport de charbon suivait encore une tendance à la hausse en 2022, ces effets ont nettement diminué en 2023. Le transport de charbon a ainsi connu une baisse en 2023. Au premier semestre 2023, le niveau de prestation du transport de charbon avoisinait celui affiché au premier semestre 2021.

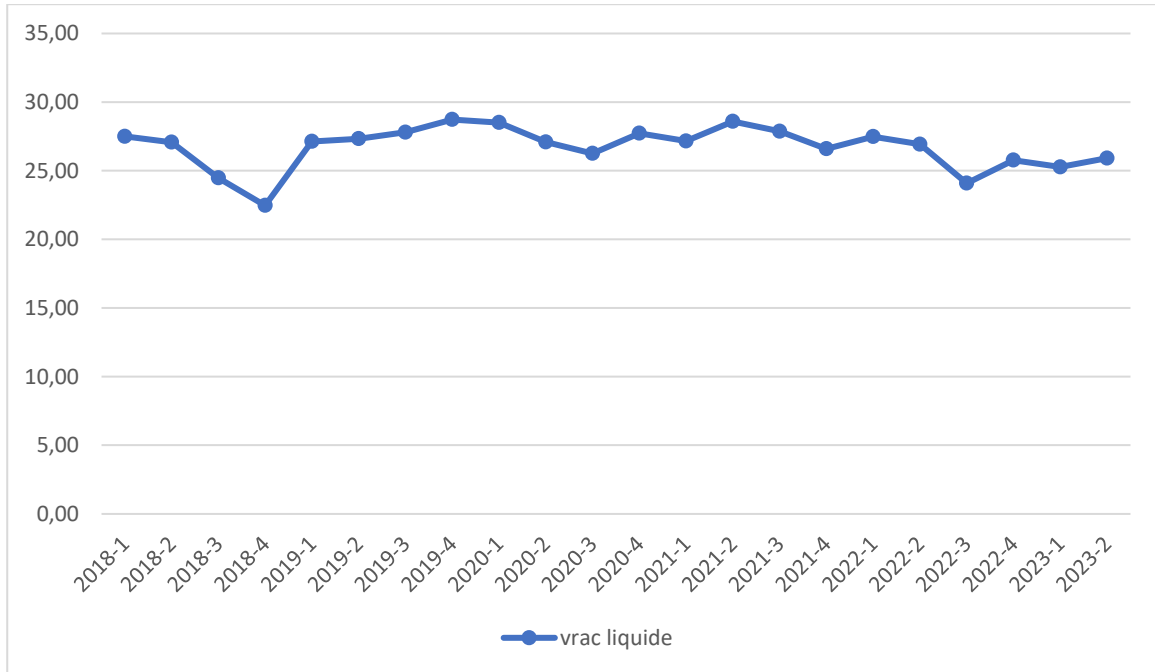
En ce qui concerne le plus grand segment de marchandises, celui des produits pétroliers, la demande de transport au premier semestre 2023 est restée proche du niveau enregistré à la même période de l'année précédente. La baisse des cours du pétrole en 2023 a probablement pesé, de sorte que les conditions cadres conjoncturelles étaient meilleures pour ce segment de marchandises que pour la plupart des autres segments.

FIGURE 2 : VOLUME DE VRAC SEC TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



Source : calculs de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

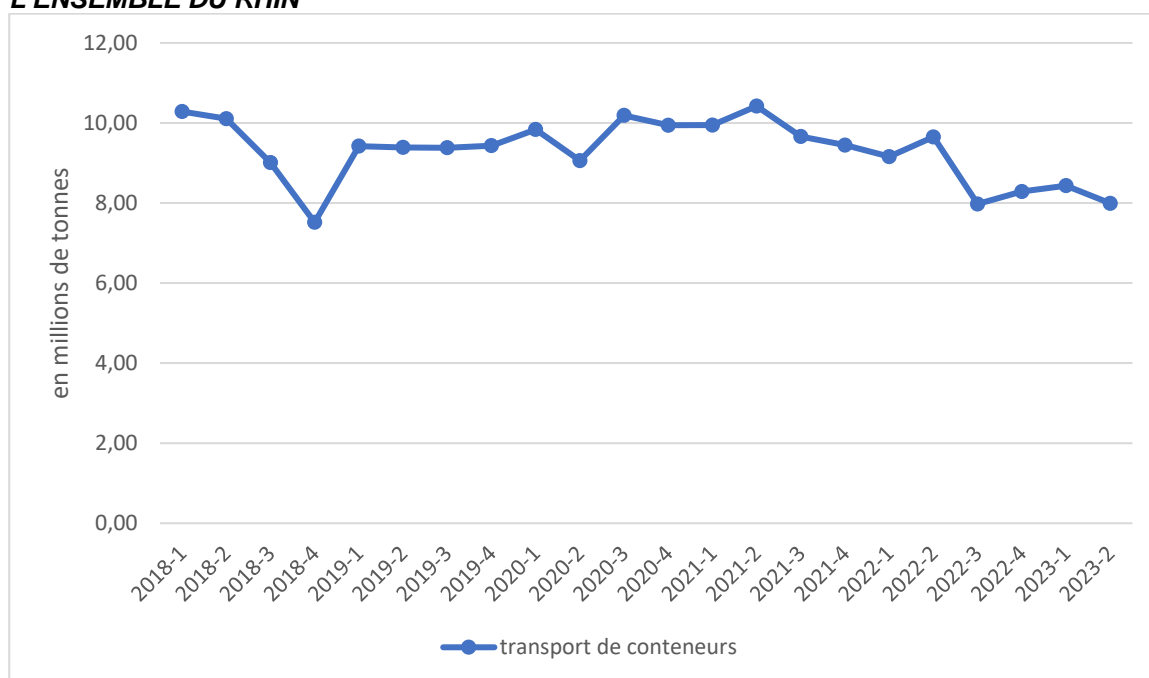
FIGURE 3 : VOLUME DE VRAC LIQUIDE TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



Source : calculs de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

L'évolution à la baisse du trafic de conteneurs (-12,8 % au premier semestre 2023 par rapport à 2022) s'explique par les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales et par le recul du commerce international.

FIGURE 4 : VOLUMES DE CARGAISONS DE CONTENEURS TRANSPORTÉS SUR L'ENSEMBLE DU RHIN



Source : calculs de la CCNR à partir de données transmises par Destatis et le Rijkswaterstaat

2. Volumes transportés dans les États rhénans

Le tableau suivant présente les volumes transportés au cours des premiers semestres 2021, 2022 et 2023 dans les pays membres de la CCNR ainsi que le taux de variation 2023/2022.

TABLEAU 4 : VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES ÉTATS RHÉNANS AUX PREMIERS SEMESTRES 2021, 2022 ET 2023¹

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	186,6	187,0	169,9	-9,2
Allemagne	99,1	97,8	90,4	-7,6
Belgique - Flandre	35,9	35,7	33,4	-6,5
France	28,2	27,5	24,4	-11,3
Belgique -Wallonie	16,7	17,2	17,1	+/-0
Suisse	2,8	2,3	2,7	+17,3

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports Rhénans Suisses

¹ Pour la Belgique les résultats ont été utilisés sur la base des données transmises par les deux administrations régionales belges des voies navigables : de Vlaamse Waterweg et le Service Public de Wallonie (SPW).

TABLEAU 5 : TRANSPORT DE VRAC SEC

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	93,0	95,9	88,4	-7,9
Allemagne	57,6	56,7	51,6	-9,0
Belgique - Flandre	24,1	25,2	24,3	-6,4
France	21,2	20,2	17,7	-13,0
Belgique -Wallonie	13,7	14,1	14,3	+1,4
Suisse	0,8	0,7	0,6	-14,3

Sources : 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 millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	61,7	60,7	60,6	-0,1
Allemagne	24,3	24,1	24,2	+/-0
Belgique - Flandre	6,4	6,4	5,7	-10,7
France	2,9	3,0		-8,4
Belgique -Wallonie	2,2	2,0	2,0	+/-0
Suisse	1,4	0,8	1,5	+80,7

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports Rhénans Suisses

TABLEAU 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CONTENEURS

	Premier semestre 2021 en millions de tonnes	Premier semestre 2022 en millions de tonnes	Premier semestre 2023 en millions de tonnes	Taux de variation 2023/2022 en %
Pays-Bas	25,8	24,3	20,4	-16,1
Allemagne	10,7	9,6	8,5	-11,4
Belgique - Flandre	4,9	3,7	2,8	-24,1
France	1,6	1,8		-13,5
Belgique -Wallonie	0,8	1,0	0,8	-20,0
Suisse *	0,47	0,76	0,63	-17,7

Sources : Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, Service Public de Wallonie (SPW), Ports Rhénans Suisses

* Les valeurs indiquées pour la Suisse reposent sur un calcul dans lequel la quantité d'EVP manutentionnés au premier semestre 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.

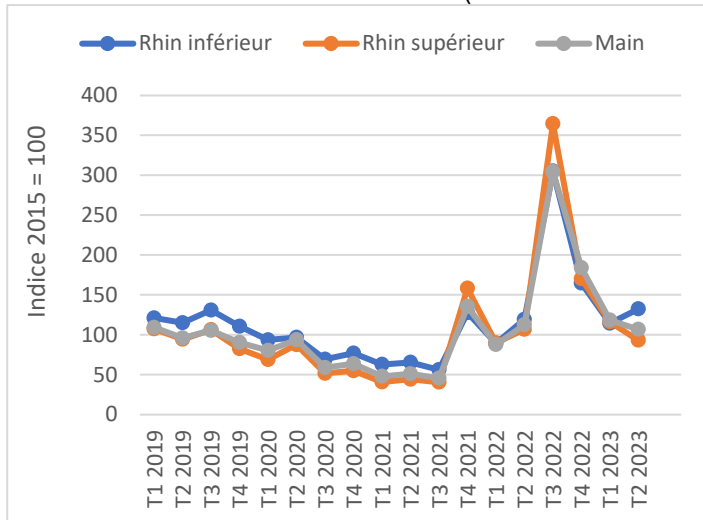
3. Taux de fret en navigation rhénane

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

Cet indice des taux de fret se fonde sur des enquêtes menées auprès d'entreprises de navigation assurant le transport de marchandises liquides entre la région ARA et le bassin rhénan (arrière-pays allemand, français et suisse).

En ce qui concerne le transport de marchandises liquides entre la région ARA et l'arrière-pays (bassin rhénan), les taux de fret applicables au marché au comptant ont affiché de nets signes d'apaisement au cours du premier semestre 2023. Cette évolution résultait principalement du rétablissement des niveaux d'eau, ce qui a eu pour effet de faire baisser les taux de fret.

FIGURE 5 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE GAZOLE DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS SUR LE RHIN (INDICE 2015 = 100)



L'indice PJK, fondé exclusivement sur les données du marché au comptant, a connu une période de forte volatilité entre le milieu de l'année 2022 et celui de l'année 2023. Cette situation était essentiellement due aux variations des hauteurs d'eau.

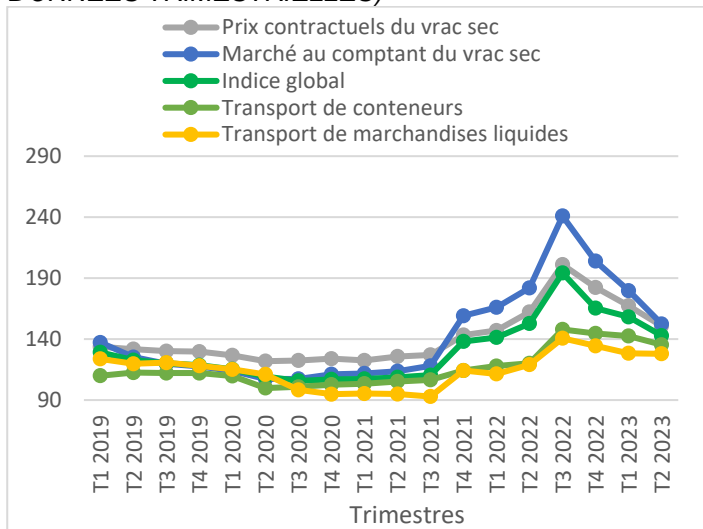
La volatilité particulièrement forte de l'indice PJK par rapport au marché des cargaisons sèches (voir indice CBS pour le marché au comptant des cargaisons sèches) s'explique également par la plus grande vulnérabilité de la flotte aux basses eaux en ce qui concerne le segment des marchandises liquides. Cette plus grande vulnérabilité découle de la capacité de chargement moyenne supérieure des bateaux-citernes par rapport aux bateaux à cargaison sèche.

Source : calcul de la CCNR fondé sur l'indice 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 établis par le bureau central néerlandais des statistiques (CBS)

Le bureau central 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 concordent avec l'indice PJK en ce qui concerne la tendance générale. Ils présentent toutefois des différences, notamment en ce qui concerne la volatilité.

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2015 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)



Source : CBS (Bureau central néerlandais des statistiques) (services de navigation intérieure ; indice des prix)

Une baisse des taux de fret a également été observée au cours du premier semestre 2023 au sein de l'indice CBS. La plus forte baisse a été enregistrée sur le marché au comptant des cargaisons sèches, reflétant ainsi la volatilité généralement plus élevée du marché au comptant.

Comme indiqué plus haut, la volatilité du sous-indice pour le marché au comptant des cargaisons sèches était inférieure, au sein de l'indice CBS, à la volatilité caractérisant les taux de fret au comptant dans l'indice PJK.

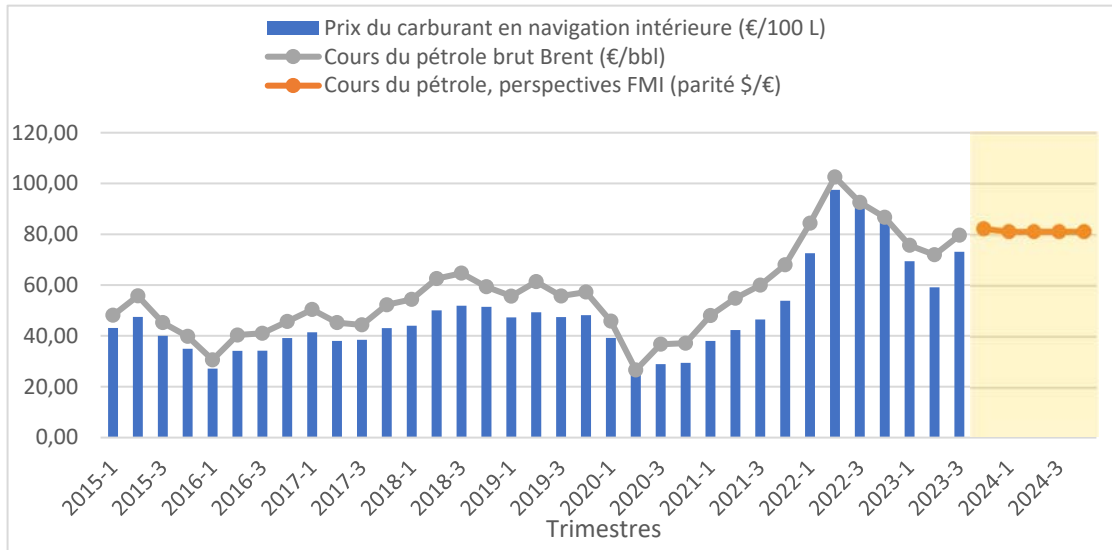
Dans l'ensemble, on constate que tous les sous-indices de l'indice CBS se sont stabilisés à un niveau supérieur à la moyenne pluriannuelle au cours du premier semestre 2023. Il en ressort que tous les facteurs qui ont conduit à une hausse des prix n'ont pas été neutralisés. Bien que la période de basses eaux fût terminée, d'autres facteurs d'augmentation des prix, comme le transfert de capacités de transport fluvial de l'espace rhénan vers l'espace danubien, étaient toujours d'actualité.

4. 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. Partant de ce niveau élevé, les cours du pétrole et les prix des carburants ont sensiblement baissé au cours de l'année 2023. La raison en est principalement la faiblesse de la conjoncture économique.

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). 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 *Insights Global*.

FIGURE 7 : PRIX DES CARBURANTS EN NAVIGATION INTÉRIÈRE, COURS DU PÉTROLE BRUT ET PERSPECTIVES POUR LES DEUX VARIABLES *



Sources : Insights Global (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

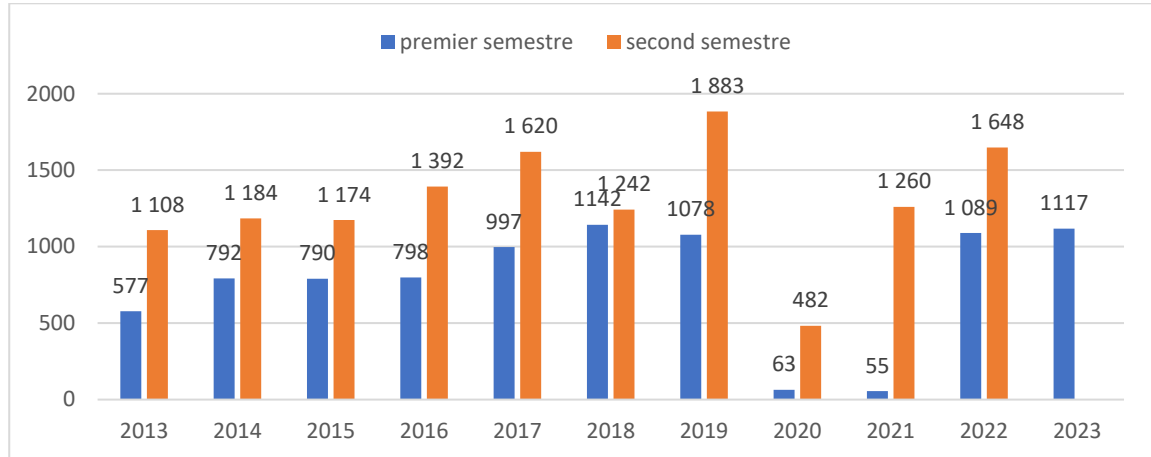
Les perspectives pour les prix des carburants en 2024 sont fondées sur les perspectives pour les cours du pétrole combinées à des hypothèses concernant le taux de change euro/dollar américain. Les prévisions utilisées pour le cours du pétrole sont celles du FMI, avec une parité du taux de change (dollar/euro = 1,00).

Les perspectives du FMI pour les cours du pétrole laissent présager une stabilité globale de ces derniers en 2024 par rapport à 2023. Sur la base de ces hypothèses et prévisions, on s'attend, en l'état actuel des connaissances, à ce que les prix du carburant en navigation intérieure se situent autour de 80 euros pour 100 litres en 2024.

5. Transport de passagers

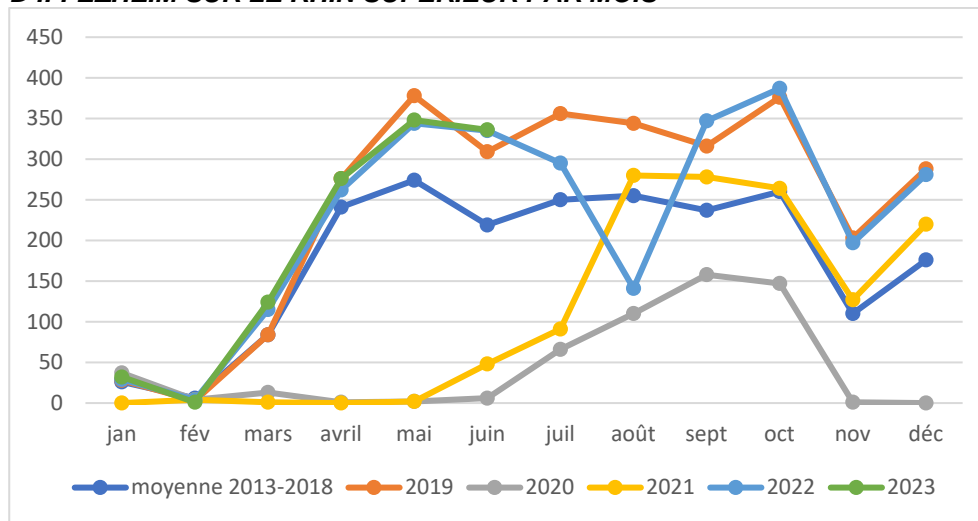
En ce qui concerne le développement du transport de passagers, ce sont les chiffres relatifs au trafic de bateaux à cabines enregistrés à l'écluse d'Iffezheim qui sont pris en compte. Depuis 2021, le secteur des croisières fluviales s'est progressivement relevé de la pandémie de Covid. Cette reprise s'est confirmée pour l'ensemble de l'année 2022, ainsi que pour le premier semestre 2023, au cours duquel 1 117 passages de bateaux ont été enregistrés à Iffezheim.

FIGURE 8 : 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 9 : 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

6. 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 de la faiblesse conjoncturelle qui caractérisait le commerce mondial et l'industrie.

Les différents segments de marché ont été touchés de manière différente. Le transport de vrac sec et le transport de conteneurs ont été davantage touchés par la baisse que le transport de vrac liquide.

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.

Les cours du pétrole ainsi que les prix des carburants sont repartis à la baisse après avoir atteint leur pic vers le milieu de l'année 2022. En l'état actuel des connaissances, les prix du carburant en navigation intérieure devraient être de l'ordre de 80 euros par 100 litres pour les années 2023 et 2024. Cependant, 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. 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.

Au premier semestre 2023, 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 (par rapport à la moyenne pluriannuelle).

Le transport de passagers – et notamment la croisière fluviale – a retrouvé, depuis le second semestre 2021, son niveau pré-pandémique et, d'après les chiffres relatifs à l'année 2022 et au premier semestre 2023, cette reprise semble se poursuivre.

En l'état actuel des connaissances, l'économie mondiale ne se redressera qu'en 2024, de sorte qu'aucune amélioration significative de la conjoncture n'est encore en vue pour le second semestre 2023.

III. Patentes de bateliers et équipages

PROTOCOLE 10

Amendements définitifs du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Articles 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 et 20.09)

1. Le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) adopté par la résolution 2022-II-9 est entré en vigueur le 1er avril 2023.
2. À l'occasion de sa mise en œuvre en droit national, certaines délégations ont observé des incohérences rédactionnelles mineures : renvois erronés, précisions superflues et quelques incohérences linguistiques, qui nécessitent une correction.
3. Le Comité STF estime utile de procéder au plus vite aux corrections et modifications techniques nécessaires afin d'assurer une lecture sans équivoque des dispositions du RPN.
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 motifs pour chaque amendement (numéroté par ordre dans la résolution) sont listés ci-dessous :

Modification	Motifs	Langues concernées
1	Cet ajout fait suite à la nouvelle approche choisie par le Comité STF de faire recours à des listes et tableaux pour l'application du RPN (programmes de formation, médecins agréés etc.)	FR DE NL
2, 5, 7, 11	Les termes « en cours de validité » devraient être supprimés dans les dispositions, étant donné qu'il est incohérent que soit exigé explicitement un document en cours de validité dans certains cas et non dans d'autres. Un document en cours de validité est requis dans tous les cas.	FR DE NL
3a)	Modification technique La rédaction actuelle a été reprise de l'ancien RPN. Le concept est désormais différent : l'aptitude médicale n'est plus prolongée. Au lieu de cela, les certificats perdent leur validité à l'expiration du délai de validité ou au moment du prochain contrôle de l'aptitude médicale. Un nouveau certificat d'aptitude médicale doit être présenté lorsque les limites d'âge sont atteintes.	FR DE NL
3b)	Modification technique « correspondante » est inutile, car il ressort déjà de l'article 4.01, chiffre 1, qu'il s'agit des mêmes exigences d'aptitude médicale.	FR DE NL
4	Modification technique Il s'agit ici de la correction d'un « reliquat » de l'ancien RPN. Les nouveaux livrets de service ne contiennent plus d'instructions relatives à la tenue du livret de service. Il convient par conséquent de procéder à des suppressions à la lettre a). Par souci de simplification, les informations restantes sont insérées dans la première phrase, de sorte que l'actuel lettre a) puisse être entièrement supprimée.	FR DE NL

5a)	Une telle adaptation du RPN permettrait d'assurer l'équivalence des exigences à celles du cadre juridique de l'UE en matière de qualifications professionnelles (article 22, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive (UE) 2017/2397)	FR DE NL
6	Modification technique Le renvoi est erroné.	FR DE NL
8	La nouvelle rédaction correspond à la définition de l'expert en gaz naturel liquéfié figurant dans l'ancienne et dans la nouvelle version du RPN (article 1.02, chiffre 33), qui est identique à la définition figurant dans la directive. L'expert n'est pas tenu d'être membre de l'équipage et, par conséquent, est susceptible de ne pas être titulaire d'un (autre) certificat de qualification.	FR DE NL
9	Modification technique Le renvoi est erroné.	FR DE NL
10	Correction linguistique	DE
12	Correction linguistique	DE
13-19	Correction linguistique	DE

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Il serait possible de ne pas modifier le RPN dans l'immédiat et de reporter ces amendements lors d'un prochain amendement de fond du RPN.

Conséquences desdites modifications

Ces amendements n'entraînent pas de coût additionnel pour la profession et pour les administrations. La correction des incohérences apporterait une meilleure lisibilité et sécurité juridique au RPN.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements mais cela aurait pour conséquence de créer de possibles interprétations erronées des dispositions du RPN pour l'utilisateur et les autorités chargées de leur mise en œuvre.

Résolution

La Commission Centrale,

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, entré en vigueur le 1er avril 2023,

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

afin de répondre efficacement aux problèmes pratiques auxquels les États membres sont confrontés dans la mise en œuvre de la résolution 2022-II-9,

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

adopte les amendements au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entrent en vigueur le 1er juin 2024.

Annexe

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

1. *L'article 1.04 est rédigé comme suit :*

« Instructions de service

Afin de faciliter et d'uniformiser l'application du présent règlement, la CCNR peut adopter des instructions de service. Les autorités compétentes devront se tenir à ces instructions de service. En complément, des listes et tableaux pour l'application du RPN sont publiés par la CCNR sous forme électronique. »

2. *L'article 3.02, chiffre 1, lettre b) est rédigé comme suit :*

« b) par les autres membres d'équipage, au moyen d'un livret de service qui leur est délivré et qui contient un certificat de qualification ou un certificat de qualification de l'Union ; »

3. *L'article 4.02 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

« 1. Le titulaire d'un certificat de qualification doit prouver son aptitude médicale dans les conditions prévues par l'article 4.01, chiffres 1 et 2 : »

b) *Le chiffre 3 est rédigé comme suit :*

« 3. Le titulaire du certificat de qualification doit présenter le certificat médical correspondant à l'autorité qui a délivré le certificat de qualification. À l'occasion du renouvellement d'un certificat de qualification délivré conformément au présent règlement, il peut aussi présenter le certificat médical à une autre autorité compétente. Celle-ci transmet les documents à l'autorité de délivrance. Dans le cas du renouvellement d'une patente, l'autorité compétente peut délivrer pour la période jusqu'à la décision de l'autorité de délivrance, une patente du Rhin ou une patente de sport provisoire, si l'aptitude médicale est attestée. »

4. *L'article 5.01, chiffre 6, est rédigé comme suit :*

« 6. Le conducteur est responsable de l'inscription régulière, dans le livret de service, des données spécifiques relatives aux voyages effectués. Le conducteur doit

- a) conserver le livret de service en lieu sûr dans la timonerie jusqu'à la fin du service ou jusqu'au terme du contrat de travail ou de tout autre arrangement ;
- b) à la demande du titulaire, remettre le livret de service à ce dernier sans délai et à tout moment. »

5. *L'article 5.02 est modifié comme suit :*

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

« 1. Les voyages de secteurs exigés et le temps de navigation doivent être attestés au moyen d'un livret de service dûment rempli et contrôlé. Les temps de navigation peuvent être effectués

- a) sur le Rhin ainsi que
- b) sur les voies d'eau intérieures pour lesquelles des temps de navigation peuvent être effectués pour les certificats de l'Union.

2. Lorsqu'un livret de service n'est pas requis en vertu des prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique sur des voies d'eau intérieures non reliées au réseau navigable d'un autre État, y compris celles classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, ou en vertu de la directive (UE) 2017/2397, le temps de navigation peut aussi être attesté au moyen d'un document administratif. Ce document administratif contient au moins les indications suivantes :
 - a) types, dimensions, nombre de passagers, noms des bâtiments à bord desquels la personne a navigué ;
 - b) noms des conducteurs ;
 - c) dates du début et de la fin des voyages ;
 - d) fonctions exercées ;
 - e) secteurs parcourus (désignation exacte avec lieu de départ et d'arrivée).

Pour les patentes de l'Administration, les voyages et le temps de navigation prescrits sont attestés par un certificat délivré par l'autorité dont relève le demandeur. »

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

« 4. Le temps de navigation en mer doit être attesté au moyen d'un livret de service de la navigation maritime. Le temps de navigation effectué en navigation côtière ou de pêche doit être attesté au moyen d'un document administratif. »

6. *L'article 12.06, chiffre 3 est rédigé comme suit :*

« 3. Si sont réunies toutes les conditions de l'article 12.01, l'autorité compétente délivre la patente du Rhin conformément aux dispositions de l'article 12.07, chiffre 1. »

7. *L'article 13.01, chiffre 4, lettre a), est rédigé comme suit :*

« a) une copie du certificat de qualification de conducteur ou une preuve qu'ils respectent les exigences minimales applicables pour les certificats de qualification de conducteur ; »

8. *L'article 15.01 est rédigé comme suit :*

« Expertise et instruction

Le conducteur et les personnes qui interviennent dans la procédure d'avitaillement de bâtiments utilisant du GNL comme combustible doivent être qualifiés en tant qu'expert en gaz naturel liquéfié. »

9. *L'article 16.03, chiffre 2, 2^{ème} phrase, est rédigé comme suit :*

« La partie théorique de l'examen est réussie si le candidat justifie l'acquisition des connaissances enseignées lors de la formation visée au chiffre 1, 2^{ème} phrase, lettre a). »

10. *L'article 17.01, chiffre 1, 3^{ème} paragraphe, est rédigé comme suit (ne concerne que la version allemande).*

11. *L'article 18.04, chiffre 1, est rédigé comme suit :*
 - « 1. À bord de chaque bâtiment, à l'exception des remorqueurs et pousseurs de port, des barges de poussage sans équipage, des bateaux des autorités et des bateaux de plaisance, un livre de bord actif selon le modèle de l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 5) doit se trouver dans la timonerie. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions qu'il contient. La responsabilité de la présence du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées incombe au conducteur. Le premier livre de bord doit être délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de bateau de navigation intérieure. »
12. *L'article 19.07, chiffre 2, 2^{ème} paragraphe, est rédigé comme suit (ne concerne que la version allemande).*
13. *L'article 20.01, chiffres 1 et 2, sont rédigés comme suit (ne concerne que la version allemande).*
14. *L'article 20.02, chiffres 1 et 2, sont rédigés comme suit (ne concerne que la version allemande).*
15. *L'article 20.03, chiffres 1 et 3, sont rédigés comme suit (ne concerne que la version allemande).*

16. *L'article 20.06, chiffre 1, est rédigé comme suit (ne concerne que la version allemande).*
17. *L'article 20.07, chiffre 1, est rédigé comme suit (ne concerne que la version allemande).*
18. *L'article 20.08 est rédigé comme suit (ne concerne que la version allemande).*
19. *L'article 20.09, chiffre 3, est rédigé comme suit (ne concerne que la version allemande).*

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

PROTOCOLE 11

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) modifiant l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), concernant la position des feux de côtés des convois poussés faisant route

1. La sécurité juridique est garantie par la qualité de la réglementation, qui doit être normative, c'est-à-dire prescrire, interdire, sanctionner. En outre, la réglementation doit être intelligible. L'intelligibilité implique la lisibilité autant que la clarté et la précision des énoncés ainsi que leur cohérence. La sécurité juridique doit toutefois coexister avec le caractère évolutif des réglementations et des pratiques nautiques. En vertu de l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), du RPNR, les feux de côtés dans un convoi poussé faisant route doivent être placés sur la partie la plus large du convoi poussé, le plus près possible du pousseur.
2. Or, cette disposition est susceptible d'affecter le niveau de sécurité de la navigation rhénane lorsque, comme c'est souvent le cas, le convoi poussé est composé d'un automoteur ordinaire avec une barge de poussage à l'avant. En effet, dans le cas spécifique d'un convoi poussé où le pousseur est un automoteur ordinaire, dont la longueur correspond à peu près à la moitié de la longueur totale du convoi poussé, le fait de placer les feux de côté au milieu du convoi poussé fait qu'un batelier distingue difficilement la longueur réelle du convoi poussé. La profession a d'ailleurs constaté que ce positionnement des feux avait joué un rôle dans des accidents. En conséquence de quoi il serait préférable de placer les feux de côtés à l'arrière du convoi poussé pour que la longueur totale du convoi poussé soit bien visible.
3. Cet amendement propose de modifier l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), du RPNR pour prendre en compte ce retour d'expérience.
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 la modification proposée vise à répondre

Le premier objectif est de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane. Actuellement, les feux de côtés sont placés au milieu du convoi poussé, ce qui ne permet pas au batelier de voir la longueur totale du convoi poussé, lorsqu'il est composé d'un automoteur ordinaire avec une barge de poussage à l'avant. Il convient de relever que cette situation a déjà provoqué une collision aux Pays-Bas sur l'Oude Maas.

Le deuxième objectif est de proposer une solution cohérente et lisible dans le cadre de la navigation rhénane, en rendant obligatoire de placer les feux de côtés à l'arrière du convoi poussé pour que la longueur totale du convoi poussé soit bien visible.

Le troisième objectif est d'améliorer la fluidité du trafic, en permettant de voir plus facilement le convoi poussé c'est-à-dire sa longueur totale grâce aux feux de côtés, placés à l'arrière. Cela permettrait de rendre certaines manœuvres plus sûres.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

Il serait certes possible de renoncer à la modification de l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), du RPNR. Cela reviendrait à conserver des dispositions obsolètes et incomplètes dans le règlement, ce qui présenterait un risque juridique et nuirait à la sécurité de la navigation.

Conséquences de ladite modification

L'amendement vise à rendre obligatoire de placer les feux de côtés vers l'arrière du convoi poussé. Partant, l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), du RPNR est modifié et les feux de côtés doivent être placés :

- autant que possible vers l'arrière sur la partie la plus large du convoi poussé,
- à 1 m au plus des bords du convoi poussé et à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau (cette deuxième disposition étant inchangée).

Cette nouvelle formulation permet de placer les feux de côtés à l'arrière du convoi poussé et donc de s'assurer que la longueur totale du convoi poussé soit bien visible.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession, comme l'a montré l'étude qu'elle a fait faire. Il ne concerne qu'un nombre limité de formations, c'est-à-dire les convois poussés composés d'un automoteur ordinaire avec une barge de poussage à l'avant. Dans ce cas, les feux de côtés mobiles situés au milieu du convoi poussé devront être déplacés vers l'arrière et sur la partie la plus large du convoi poussé.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2024.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Il serait possible de renoncer à cet amendement mais cela ne permettrait pas de contribuer davantage à la sécurité de la navigation rhénane et nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'améliorer la lisibilité de ses règlements,

soucieuse de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

adopte l'amendement à l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), 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^{er} décembre 2024.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'article 3.10, chiffre 1, lettre b), est rédigé comme suit :

« b) des feux de côtés

placés autant que possible vers l'arrière sur la partie la plus large du convoi poussé, à 1 m au plus des bords du convoi poussé et à 2 m au moins au-dessus du plan d'eau ; »

PROTOCOLE 12

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (article 3.32, chiffre 3)

L'article 3.32 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) indique les prescriptions portant sur la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés. Son chiffre 3 dispose que les symboles qui étaient prescrits par la version du RPNR en vigueur au 30 novembre 2011 ont pu être utilisés jusqu'au 30 novembre 2015. Ces indications sont devenues à présent obsolètes. En conséquence de quoi, la présente résolution vise à adapter cet article.

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 modification proposée vise à adapter l'article 3.32 du RPNR, en supprimant le chiffre 3, devenu obsolète, de l'article 3.32.

Alternatives éventuelles à la modification envisagée

Il serait certes possible de renoncer à la mise en cohérence de l'article 3.32 du RPNR, mais cela affaiblirait la sécurité juridique, la lisibilité et l'accessibilité de la réglementation.

Cela reviendrait à conserver une disposition obsolète et incomplète dans le règlement.

Conséquences de ladite modification

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et l'administration.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2024.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

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

Résolution

La Commission Centrale,
sur proposition de son Comité du règlement de police,
dans le but d'améliorer la lisibilité de ses règlements,
soucieuse de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,
adopte l'amendement de l'article 3.32, chiffre 3, 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^{er} décembre 2024.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

L'article 3.32, chiffre 3, est supprimé.

PROTOCOLE 13

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) visant à modifier l'annexe 13, chiffre 6.4 (justificatif d'approvisionnement en gazole et reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination)

1. La Commission centrale pour la navigation du Rhin a adopté le 1^{er} juin 2021 des amendements à l'article 1.10 et à l'annexe 13 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 (Résolution 2021-I-10).
2. Par cette résolution, la Commission Centrale a chargé le Comité du règlement de police d'examiner la nécessité d'adapter ces amendements en fonction des développements ultérieurs.
3. L'article 1.10 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) dresse de manière exhaustive la liste des certificats et autres documents qui doivent impérativement se trouver à bord. D'autres réglementations, telles que le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), ainsi que la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) contiennent aussi des prescriptions relatives à ces documents.

La Conférence des Parties Contractantes (CPC) de la CDNI a adopté le 21 juin 2023 une résolution visant à permettre de présenter le reçu relatif aux transactions de rétribution d'élimination au format électronique (Résolution CDNI 2023-I-3). L'amendement à l'article 3.04 du Règlement d'application de la CDNI est entré en vigueur le 1^{er} août 2023. Partant, le conducteur doit être en mesure de présenter à tout moment les reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination au format électronique et les conserver à bord pendant douze mois. Ils sont souvent présentés en même temps que le justificatif d'approvisionnement en gazole. Une dématérialisation de ce dernier est donc également souhaitable.

4. Cet amendement a pour objectif d'amender l'annexe 13 du RPNR pour autoriser la présentation sous format électronique du justificatif d'approvisionnement en gazole et des reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination.
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 la modification proposée vise à répondre

Cet amendement vise à assurer la cohérence entre deux cadres juridiques : le RPNR et la CDNI.

Par l'amendement à l'article 3.04, chiffre 2, du Règlement d'application de la CDNI, le cadre juridique et les conditions pour le format électronique du reçu relatif aux transactions de rétribution d'élimination sont créés.

Dans le champ d'application de la réglementation rhénane, le RPNR détermine, à l'article 1.10 et à l'annexe 13, les conditions dans lesquelles le document doit être présenté aux autorités de contrôle.

La présentation du justificatif d'approvisionnement en gazole et des reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination sous format électronique facilite la mise à disposition des informations, notamment à des fins de contrôle. La dématérialisation correspond à un besoin de la profession et allège la charge administrative.

Le Règlement d'application de la CDNI ne réglemente pas le format du justificatif d'approvisionnement en gazole. Certaines institutions nationales compétentes pour la délivrance du justificatif d'approvisionnement ont commencé leurs réflexions pour dématérialiser ce dernier. De même, certaines stations d'avitaillement délivrent déjà actuellement ce justificatif d'approvisionnement au format électronique.

En cas de contrôle par les forces de police, le justificatif d'approvisionnement en gazole et les reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination mentionnés à l'annexe 13, chiffre 6.4, du RPNR sont fréquemment exigés ensemble. Il serait donc souhaitable qu'ils puissent être présentés tous les deux au format électronique pour éviter au conducteur d'imprimer le justificatif d'approvisionnement en gazole s'il a reçu ce dernier sous forme dématérialisée.

Alternative éventuelle à la modification envisagée

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Cependant, cela conduirait à des règles différentes dans les deux cadres juridiques applicables (CDNI et RPNR) et donc à une insécurité juridique.

Conséquences de ladite modification

Cet amendement aurait pour conséquence d'assurer une bonne harmonisation des règles applicables en ce qui concerne la présentation du justificatif d'approvisionnement en gazole et des reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination de la CDNI au format électronique. Il permet de garantir la sécurité juridique pour les usagers et pour les autorités compétentes.

En outre, la cohérence d'une réglementation implique une harmonisation de la terminologie, c'est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, qui constitue un élément essentiel permettant de garantir la sécurité juridique d'une réglementation. Ainsi, les trois versions linguistiques du libellé du document mentionné à l'annexe 13, chiffre 6.4, du RPNR sont harmonisées avec la terminologie employée à l'article 3.04 de la CDNI.

Conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification

Un rejet de cet amendement au RPNR aurait pour conséquence une insécurité juridique tant pour les usagers que pour les autorités compétentes.

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

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

vu la résolution CCNR 2021-I-10 amendant le 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) et les résolutions 2021-II-16 et 2022-II-14 modifiant l'annexe 13 pour tenir compte de la numérisation croissante des documents de bord,

vu la résolution CDNI 2023-I-3 amendant l'article 3.04 du Règlement d'application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI),

soucieuse de garantir l'harmonisation des règles applicables et donc d'assurer la sécurité juridique,

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

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

adopte l'amendement à l'annexe 13 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution,

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur au 1^{er} décembre 2024.

Annexe

Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin

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
1. Bâtiments				
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	
2. Équipage				
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	Format 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
3. Secteurs de navigation				
3.1	L'attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service	ES-TRIN, article 23.01	Acceptée	Format PDF
3.2	Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve délivrée par une société de classification reconnue relative à la flottabilité, à l'assiette et à la stabilité des parties du bâtiment après séparation dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée	ES-TRIN, article 28.04, chiffre 2, lettre c)	Acceptée	Format PDF
4. Appareil de navigation et d'information				
4.1	L'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar	ES-TRIN, article 7.06, chiffre 1 ES-TRIN, annexe 5, section III, article 9 et section VI	Acceptée	Format PDF

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
4.2	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
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
5. Équipements				
5.1	L'attestation de contrôle des installations de gouverne motorisées	ES-TRIN, article 6.09, chiffre 5	Acceptée	Format PDF
5.2	L'attestation de contrôle de la timonerie réglable en hauteur	ES-TRIN, article 7.12, chiffre 12	Acceptée	Format PDF

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
5.3	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
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

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
5.10	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
6. Cargaison et déchets				
6.1	Les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN	ADN, 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3		
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

Catégorie	Listes des certificats et autres documents devant se trouver à bord conformément à l'article 1.10 du RPNR	Base juridique	Exemplaire des certificats et autres documents de bord consultable au format électronique	Format électronique approprié
6.1.2	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	
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

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
6.3	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 relatifs aux transactions de rétribution d'élimination 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 et 2	Acceptés	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
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

V. Prescriptions techniques des bateaux

PROCOLE 14

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.

VI. Navigation automatisée

PROCOLE 15

Recommandation pour le convoi poussé PRIVILEGE

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité restreint de navigation,

adopte la recommandation ci-dessous.

RECOMMANDATIONS À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)

ET

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN (RVBR)

RECOMMANDATION N° 9/2023 du 6 décembre 2023

Articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR

Articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN

Pour la phase 2 du projet de conduite à distance du convoi poussé PRIVILEGE

Convoi poussé PRIVILEGE

1. Contexte

Dans le cadre d'un projet pilote sur le Rhin le convoi poussé susmentionné sera temporairement conduit à distance. Malgré le fait qu'il y ait un équipage complet à bord en service pendant la phase dite 2 du projet, il existe un certain nombre de dérogations aux dispositions du RPNR et du RVBR.

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le convoi poussé susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service à bord du convoi poussé, mais à certains moments, la conduite du convoi poussé est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du convoi poussé. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser l'absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du convoi poussé par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

Le convoi poussé PRIVILEGE est composé d'un automoteur (PRIVILEGE) et d'une barge (PRIVILEGE II).

- 2.1 Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur PRIVILEGE et la barge PRIVILEGE II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02323654 et 02327216 (**appendice 6**) peuvent, jusqu'au 06/12/2025, être autorisés à déroger aux exigences visées aux l'articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR.
- 2.2 Conformément à l'article 2.20, paragraphe 3, du RVBR, l'automoteur PRIVILEGE et la barge PRIVILEGE II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02323654 et 02327216 (**appendice 6**), peuvent, jusqu'au 06/12/2025, être autorisés à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 660 (bac de Mondorf) et les p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le convoi poussé est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.

3. Le convoi poussé navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le convoi poussé est commandé à distance par l'opérateur dans le CCD.
5. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du convoi poussé à tout moment et sans délai.
6. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du convoi poussé.
7. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du convoi poussé.
8. Un dispositif est installé à bord du convoi poussé pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le convoi poussé est conduit à distance.
9. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le convoi poussé. Par ailleurs, il doit être 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 convoi poussé.
10. Si l'opérateur dans le CCD conduit à distance le convoi poussé 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.
11. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du convoi poussé sont formés conformément au concept figurant à l'**appendice 4**.
12. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
13. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bâtiments navigant sur le Rhin.
14. Les exigences relatives au centre de conduite à distance et au convoi poussé, telles qu'elles résultent de l'analyse des risques figurant à l'**appendice 5**, sont respectées.
15. Toute l'organisation et toutes les caractéristiques techniques du CCD telles qu'elles résultent de la description projet figurant aux **appendices 1 et 3** sont respectées.
16. Les installations utilisées dans le CCD doivent offrir à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité suffisantes conformément à l'**appendice 2**.
17. Les autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages d'essai.
18. La société SEAFAR fournit des informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 4. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages d'essai à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

- d'acquérir suffisamment d'expérience pour vérifier le fonctionnement du système global composé des technologies et des hommes à terre et sur les bâtiments et
- de s'assurer que le convoi poussé conduit à distance dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui d'un convoi poussé conduit exclusivement par un conducteur à bord.

A cet effet, l'exploitant du convoi poussé ou à défaut le propriétaire du convoi poussé, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation aux étapes suivantes.

- Après le premier voyage d'essai,
- Après le cinquième voyage d'essai,
- Après le vingt cinquième voyage d'essai et
- Après le cinquantième voyage d'essai.

Un voyage d'essai correspond à un trajet du début à la fin de l'itinéraire d'essai autorisé (trajet montant ou avalant) où le convoi poussé est conduit à distance par un opérateur dans le CCD.

Après vérification autonome de l'exhaustivité et de la qualité de ces rapports ainsi que de l'observation de l'ensemble des exigences correspondantes de la CCNR, la Belgique transmettra ces rapports d'évaluation au Secrétariat de la CCNR pour transmission aux États riverains du Rhin et à la Belgique.

Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du convoi poussé ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;
- d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- e) Consommation de carburant ;
- f) Incidents et accidents ;
- g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-charge, léger), navigation de jour ou de nuit. Les sections (p.k.) où l'opérateur dans le CCD conduisait le convoi poussé à distance et les tronçons où le conducteur à bord et en service conduisait le convoi poussé seront indiquées.
- h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le centre de conduite à distance et le convoi poussé ;

- i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé sur certaines sections, le nombre de fois, les situations et les motifs
 1. dans lesquelles le conducteur à bord et en service a repris de façon urgente et imprévue le contrôle du convoi poussé alors qu'il était conduit par le CCD,
 2. dans lesquelles la conduite du convoi poussé a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande urgente et impromptue du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR,
 3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;
- j) Les améliorations potentielles identifiées lors de voyages d'essai.

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, ces recommandations ne sont valables que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4 sont remplies par le convoi poussé, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions des recommandations ne sont pas remplies, les recommandations peuvent être suspendues ou, éventuellement, retirées par la CCNR.

L'autorité compétente de la Belgique peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente de la Belgique doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le certificat de visite de l'automoteur et de la barge concernés.

(Les données techniques tenant lieu de base pour les présentes recommandations figurent au document RN (23) 49 rev. 3 intern.)

PROTOCOLE 16
Recommandation pour l'automoteur PERSEVERANCE

Résolution

La Commission Centrale,
sur la proposition de son Comité restreint de navigation,
adopte la recommandation ci-dessous.

RECOMMANDATIONS À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)

ET

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN (RVBR)

RECOMMANDATION N° 10/2023
du 6 décembre 2023

Articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1 du RPNR

Articles 3.03 chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03 chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN

Pour la phase 2 du projet de conduite à distance de l'automoteur PERSEVERANCE

Automoteur PERSEVERANCE

1. Contexte

Dans le cadre d'un projet pilote sur le Rhin le bateau susmentionné sera temporairement conduit à distance. Malgré le fait qu'il y ait un équipage complet à bord en service pendant la phase dite 2 du projet, il existe un certain nombre de dérogations aux dispositions du RPNR et du RVBR.

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le bateau susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser l'absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du bateau par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

2.1 Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur PERSEVERANCE, numéro européen unique d'identification des bateaux 02339959 (**Appendice 6**), peut, jusqu'au 06/12/2025, être autorisé à déroger aux exigences visées aux l'articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR.

2.2 Conformément à l'article 2.20, paragraphe 3, du RVBR, l'automoteur PERSEVERANCE, numéro européen unique d'identification des bateaux 02339959 (**Appendice 6**), peut, jusqu'au 06/12/2025, être autorisé à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).

2.3 L'autorisation à déroger au RPNR et au RVBR n'est pas valable si l'automoteur PERSEVERANCE fait partie d'un convoi.

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 660 (bac de Mondorf) et les p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est commandé à distance par l'opérateur dans le CCD.
5. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.

6. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
7. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.
8. Un dispositif est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance.
9. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être 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 bateau.
10. Si l'opérateur dans le CCD conduit à distance le bateau 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.
11. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant à l'**appendice 4**.
12. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
13. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bâtiments naviguant sur le Rhin.
14. Les exigences relatives au centre de conduite à distance et au bateau, telles qu'elles résultent de l'analyse des risques figurant à l'**appendice 5**, sont respectées.
15. Toute l'organisation et toutes les caractéristiques techniques du CCD telles qu'elles résultent de la description projet figurant aux **appendices 1 et 3** sont respectées.
16. Les installations utilisées dans le CCD doivent offrir à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité suffisantes conformément à l'**appendice 2**.
17. Les autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages d'essai.
18. La société SEAFAR fournit des informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 4. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages d'essai à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

- d'acquérir suffisamment d'expérience pour vérifier le fonctionnement du système global composé des technologies et des hommes à terre et sur les bâtiments et
- de s'assurer que le bateau conduit à distance dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui d'un bateau conduit exclusivement par un conducteur à bord.

A cet effet, l'exploitant du bateau, ou à défaut le propriétaire du bateau, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation aux étapes suivantes.

- Après le premier voyage d'essai,
- Après le cinquième voyage d'essai,
- Après le vingt cinquième voyage d'essai et
- Après le cinquantième voyage d'essai.

Un voyage d'essai correspond à un trajet du début à la fin de l'itinéraire d'essai autorisé (trajet montant ou avalant) où le bateau est conduit à distance par un opérateur dans le CCD.

Après vérification autonome de l'exhaustivité et de la qualité de ces rapports ainsi que de l'observation de l'ensemble des exigences correspondantes de la CCNR, la Belgique transmettra ces rapports d'évaluation au Secrétariat de la CCNR pour transmission aux États riverains du Rhin et à la Belgique.

Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du bateau ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;
- d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- e) Consommation de carburant ;
- f) Incidents et accidents ;
- g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-charge, lège), navigation de jour ou de nuit. Les sections (p.k.) où l'opérateur dans le CCD conduisait le bateau à distance et les tronçons où le conducteur à bord et en service conduisait le bateau seront indiquées.
- h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le centre de conduite à distance et le bateau ;
- i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau sur certaines sections, le nombre de fois, les situations et les motifs
 1. dans lesquelles le conducteur à bord et en service a repris de façon urgente et imprévue le contrôle du bateau alors qu'il était conduit par le CCD,
 2. dans lesquelles la conduite du bateau a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande urgente et impromptue du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR,
 3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;
- j) Les améliorations potentielles identifiées lors de voyages d'essai.

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, ces recommandations ne sont valables que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4 sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions des recommandations ne sont pas remplies, les recommandations peuvent être suspendues ou, éventuellement, retirées par la CCNR.

L'autorité compétente de la Belgique peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente de la Belgique doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le certificat de visite du bateau concerné.

(Les données techniques tenant lieu de base pour les présentes recommandations figurent au document RN (23) 52 rev. 3 intern.)

PROTOCOLE 17
Recommandation pour le convoi poussé REINHOLD DEYMANN

Résolution

La Commission Centrale,
sur la proposition de son Comité restreint de navigation,
adopte la recommandation ci dessous.

RECOMMANDATIONS À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN (RPNR)

ET

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
CONCERNANT LE RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN (RVBR)

RECOMMANDATION N° 11/2023
du 6 décembre 2023

Articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR

Articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN

Pour la phase 2 du projet de conduite à distance du convoi poussé REINHOLD DEYMANN

Convoi poussé REINHOLD DEYMANN

1. Contexte

Dans le cadre d'un projet pilote sur le Rhin le convoi poussé susmentionné sera temporairement conduit à distance. Malgré le fait qu'il y ait un équipage complet à bord en service pendant la phase dite 2 du projet, il existe un certain nombre de dérogations aux dispositions du RPNR et du RVBR.

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le convoi poussé susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service à bord du convoi poussé, mais à certains moments, la conduite du convoi poussé est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du convoi poussé. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser l'absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'**appendice 2**.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du convoi poussé par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

Le convoi poussé REINHOLD DEYMANN est composé d'un automoteur (REINHOLD DEYMANN I) et d'une barge (REINHOLD DEYMANN II).

- 2.1 Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur REINHOLD DEYMANN I et la barge REINHOLD DEYMANN II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02338773 et 02338775 (**appendice 6**) peuvent, jusqu'au 06/12/2025, être autorisés à déroger aux exigences visées aux l'articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR.
- 2.2 Conformément à l'article 2.20, paragraphe 3, du RVBR, l'automoteur REINHOLD DEYMANN I et la barge REINHOLD DEYMANN II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02338773 et 02338775 (**appendice 6**), peuvent, jusqu'au 06/12/2025, être autorisés à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k 813 (canal Wesel-Datteln) et les p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le convoi poussé est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le convoi poussé navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le convoi poussé est commandé à distance par l'opérateur dans le CCD.
5. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du convoi poussé à tout moment et sans délai.

6. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du convoi poussé.
7. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du convoi poussé.
8. Un dispositif est installé à bord du convoi poussé pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le convoi poussé est conduit à distance.
9. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le convoi poussé. Par ailleurs, il doit être 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 convoi poussé.
10. Si l'opérateur dans le CCD conduit à distance le convoi poussé 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.
11. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du convoi poussé sont formés conformément au concept figurant à l'**appendice 4**.
12. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
13. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bâtiments naviguant sur le Rhin.
14. Les exigences relatives au centre de conduite à distance et au convoi poussé, telles qu'elles résultent de l'analyse des risques figurant à l'**appendice 5**, sont respectées.
15. Toute l'organisation et toutes les caractéristiques techniques du CCD telles qu'elles résultent de la description projet figurant aux **appendices 1 et 3** sont respectées.
16. Les installations utilisées dans le CCD doivent offrir à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité suffisantes conformément à l'**appendice 2**.
17. Les autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages d'essai.
18. La société SEAFAR fournit des informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 4. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages d'essai à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est :

- d'acquérir suffisamment d'expérience pour vérifier le fonctionnement du système global composé des technologies et des hommes à terre et sur les bâtiments et
- de s'assurer que le convoi poussé conduit à distance dispose d'un niveau de sécurité équivalent à celui d'un convoi poussé conduit exclusivement par un conducteur à bord.

À cet effet, l'exploitant du convoi poussé ou à défaut le propriétaire du convoi poussé, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation aux étapes suivantes.

- Après le premier voyage d'essai,
- Après le cinquième voyage d'essai,
- Après le vingt cinquième voyage d'essai et
- Après le cinquantième voyage d'essai.

Un voyage d'essai correspond à un trajet du début à la fin de l'itinéraire d'essai autorisé (trajet montant ou avalant) où le convoi poussé est conduit à distance par un opérateur dans le CCD.

Après vérification autonome de l'exhaustivité et de la qualité de ces rapports ainsi que de l'observation de l'ensemble des exigences correspondantes de la CCNR, la Belgique transmettra ces rapports d'évaluation au Secrétariat de la CCNR pour transmission aux États riverains du Rhin et à la Belgique.

Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du convoi poussé ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;
- d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- e) Consommation de carburant ;
- f) Incidents et accidents ;
- g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-charge, léger), navigation de jour ou de nuit. Les sections (p.K) où l'opérateur dans le CCD conduisait le convoi poussé à distance et les tronçons où le conducteur à bord et en service conduisait le convoi poussé seront indiquées.
- h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le centre de conduite à distance et le convoi poussé ;
- i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé sur certaines sections, le nombre de fois, les situations et les motifs
 1. dans lesquelles le conducteur à bord et en service a repris de façon urgente et imprévue le contrôle du convoi poussé alors qu'il était conduit par le CCD,
 2. dans lesquelles la conduite du convoi poussé a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande urgente et impromptue du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR,
 3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;
- j) Les améliorations potentielles identifiées lors de voyages d'essai.

5. Mise en œuvre des recommandations

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, ces recommandations ne sont valables que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4 sont remplies par le convoi poussé, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions des recommandations ne sont pas remplies, les recommandations peuvent être suspendues ou, éventuellement, retirées par la CCNR.

L'autorité compétente de la Belgique peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente de la Belgique doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le certificat de visite de l'automoteur et de la barge concernés.

(Les données techniques tenant lieu de base pour les présentes recommandations figurent au document RN (23) 56 rev. 2 intern.)

VII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

PROTOCOLE 18

Installation de cinq ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux en garage amont et aval de l'écluse de Rhinau - p.k. 255,500 et 256,500

Résolution

La Commission Centrale

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement du projet d'installation de cinq ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux en garage amont et aval de l'écluse de Rhinau, p.k. 255,500 et 256,500, sur les deux rives.

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

Annexe

Liste de contrôle pour l'installation de cinq ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux en garage amont et aval de l'écluse de Rhinau - p.k. 255,500 et 256,500

1. Type d'ouvrage

Ducs d'Albe tubulaires métalliques équipés de bollards, pour l'amarrage d'attente aux écluses de Rhinau :

- 3 ducs d'Albe espacés de 75 mètres à l'amont des écluses (p.k. 255,500)
- 2 ducs d'Albe espacés de 80 mètres à l'aval des écluses (p.k. 256,500)

Ces ducs d'Albe sont destinés à rendre sûres les positions d'attente avant éclusage et s'ajoutent aux emplacements existants.

2. Localité / ville la plus proche

Rhinau

3. P.k. du Rhin

P.k. 255,500 et p.k. 256,500

4. Type de travaux

Vibrofonçage et battage de tubes, soudure et travaux subaquatiques de génie civil

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables

130 mètres à l'amont des écluses et 114 mètres à l'aval

6. Largeur du chenal navigable

88 mètres

7. Principales dimensions et caractéristiques des aires de stationnement

À l'amont immédiat de l'écluse de Rhinau en rive gauche, mise en place de 3 ducs d'Albe chacun espacés de 75 mètres. Ces ducs d'Albe sont alignés et disposés à une distance de 12 mètres de la rive.

À l'aval immédiat de l'écluse de Rhinau en rive droite, mise en place de 2 ducs d'Albe espacés de 80 mètres et disposés à une distance de 12 mètres de la rive.

La forme géométrique des ducs d'Albe est un cylindre d'un mètre de diamètre. La hauteur de la partie émergée est de 4 mètres. Chaque duc d'Albe installé est équipé de 3 bollards reposant sur des corbeaux.

Les deux aménagements proposés sont adaptés au stationnement de bateaux de moyens et grands gabarits, représentant 75 % du trafic. Les bateaux de gabarits inférieurs ont la possibilité de stationner au moyen de trois emplacements existants de moindres dimensions (deux en amont et un en aval). Ces dispositions ont été présentées aux usagers du Rhin lors de la réunion spécifique organisée par VNF et EDF le 19 juin 2023 et ont reçu un accueil favorable de la profession.

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

À l'amont de l'écluse, le stationnement n'empiète pas sur le chenal navigable.

À l'aval de l'écluse, l'amarrage d'un bateau empiètera sur le chenal navigable. Cette implantation ne peut pas être davantage rapprochée de la rive avec la garantie d'une profondeur suffisante.

Toutefois, s'agissant postes d'attentes pour un passage aux écluses, les ducs d'Albe resteront la plupart du temps inoccupés, sans qu'aucun bateau ni élément d'infrastructure ne soit positionné dans le chenal. Par ailleurs, la zone est située à proximité immédiate de l'écluse, à un endroit où la navigation est ralentie et ne correspond pas aux conditions courantes de navigation sur le Grand Canal d'Alsace.

Malgré l'implantation des bateaux dans le chenal, l'installation est de nature à offrir davantage de sécurité aux navigants, avec la possibilité pour les bateaux en attente de se positionner le plus proche de la rive possible, dans un emplacement sécurisé et prévu à cet effet.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux

Les travaux de battage seront réalisés à l'aide d'une barge équipée d'un pousseur et d'une grue. L'équipe de plongeurs qui réalisera ensuite le coffrage de l'étanchéité du radier s'installera sur la berge.

Les travaux seront donc réalisés sans incidence sur la navigation, hormis les mesures usuelles d'appel à vigilance.

10. Périodes de réalisation

Le démarrage des travaux est souhaité en octobre 2023 et pour une durée de 2 mois.

11. Restriction de la navigation et durée de la restriction

Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous au niveau des postes de travail.

La réduction de vitesse sera demandée au moyen d'un avis à la batellerie. Une signalisation pour avertir des travaux sera mise en place conformément à ce qui est exigé par le RPNR.

12. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)

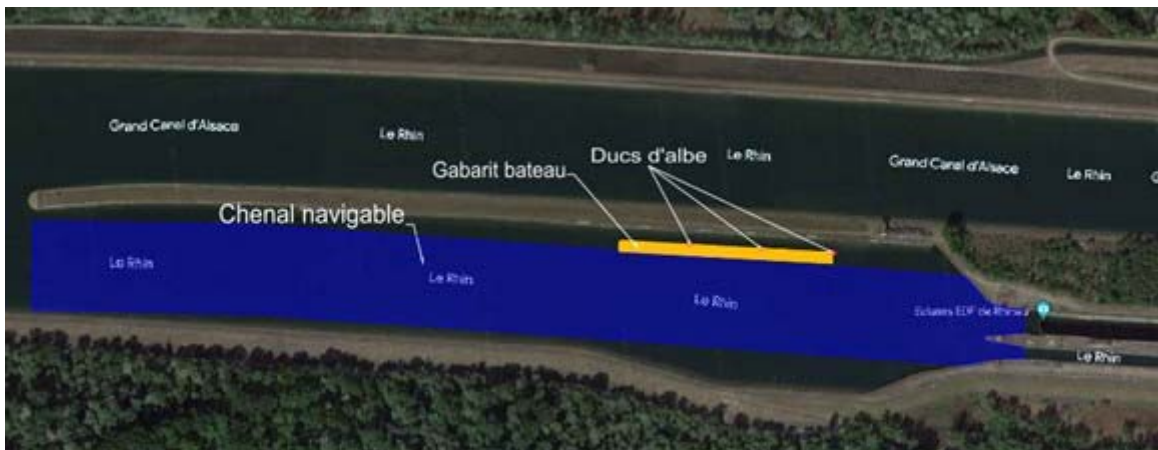
Pas d'arrêt de navigation.

C. Plans

Localisation de la zone de travaux



Vue en plan de l'implantation des trois ducs d'Albe à l'amont de l'écluse de Rhinau



Vue en plan de l'implantation des 2 ducs d'Albe à l'Aval de l'écluse de Rhinau



PROTOCOLE 19
Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance

Résolution

La Commission Centrale,

après information du président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, prend acte des fermetures prévues,

salue la réalisation de travaux de maintenance aux écluses et les efforts faits pour réduire les incidences sur la navigation par la réalisation simultanée des travaux de maintenance sur les écluses du Rhin supérieur,

constate que les fermetures prévues pour la réalisation des travaux de maintenance sont nécessaires et appropriées,

reconnait que des événements imprévisibles peuvent survenir au cours d'importants travaux de construction et que les dates des fermetures planifiées peuvent par conséquent être reportées,

invite les délégations allemande et française

- à accélérer autant que possible les travaux et à limiter autant que possible les inconvénients subis par la navigation,
- à assurer par le biais des Services d'Information Fluviale une information suffisamment précoce de la batellerie sur les fermetures, en particulier en cas de modifications par rapport aux planifications initiales,
- à mettre à disposition suffisamment de postes de stationnement pour les bateaux qui devront attendre l'éclusage en raison des fermetures.

Annexe

Annexe au protocole 19

**Tableau des fermetures 2024 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace
État au 01.10.2023**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	13 mai 2024	5 juillet 2024	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	5 février 2024	9 février 2024	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	5 février 2024	9 février 2024	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	13 mai 2024	12 juillet 2024	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	5 février 2024	9 février 2024	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	17 juin 2024	26 juillet 2024	Restriction
EDF	Vogelgrun petit sas	25 mars 2024	10 mai 2024	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrun grand sas	3 juin 2024	29 juin 2024	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	5 février 2024	9 février 2024	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	18 mars 2024	26 juillet 2024	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	5 février 2024	9 février 2024	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	22 avril 2024	28 juin 2024	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	5 février 2024	9 février 2024	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	3 juin 2024	26 juillet 2024	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	5 février 2024	16 février 2024	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	25 mars 2024	26 juillet 2024	Restriction
VNF	Gambsheim sas ouest	14 novembre 2022	17 mai 2024	Risque de perturbation
VNF	Gambsheim sas est			
WSV	Iffezheim sas ouest			
WSV	Iffezheim sas est	1 ^{er} janvier2024	31 décembre2024	Risque de perturbation

Nota :

Les notifications officielles concernant les fermetures sont publiées sur les sites Internet des exploitants des écluses :

Écluse Iffezheim (Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation) : www.elwis.de

Écluse Gambsheim (Voies navigables de France) : www.vnf.fr/avisbat

Écluses de Strasbourg à Kembs (Électricité de France) : www.vnf.fr/avisbat

Les fermetures des écluses suisses peuvent être consultées sur le site Internet www.elwis.de

Des informations supplémentaires ainsi que les planifications actualisées des fermetures sont aussi publiées sur le site Internet suivant : www.e-ris.eu.

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 20
Prélèvement d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert Garzweiler II et Hambach,
Ouvrage de prise d'eau au p.k. 712,6

Résolution

La Commission centrale,

prend acte de la présentation de l'ouvrage de prise d'eau au p.k. 712,6, sur la rive gauche, destiné au prélèvement d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert Garzweiler II et Hambach.

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

Annexe

Liste de contrôle concernant l'ouvrage de prise d'eau du Rhin pour les mines de lignite à ciel ouvert de Garzweiler II et Hambach au p.k. 712,6 du Rhin

1. Nature de la mesure

Ouvrage de prise d'eau pour le remplissage des cuvettes résiduelles des mines de lignite à ciel ouvert de Garzweiler II et Hambach

2. Lieu

Est de Dormagen

3. P.k. du Rhin

p.k. 712,6, rive gauche

4. Contexte

Le projet de conduite pour l'acheminement de l'eau du Rhin prévoit de prélever, dans le Rhin, l'eau destinée aux zones humides à protéger dans le secteur nord de la mine à ciel ouvert de Garzweiler, au remplissage des lacs miniers de Hambach et de Garzweiler et, lorsque la production de lignite prendra fin en 2030, à la création de conditions stables sur le long terme pour les eaux souterraines dans la zone rhénane présentant des gisements de lignite. Il est prévu de construire un ouvrage de prise d'eau à cette fin sur le Rhin, près de Dormagen, entre Cologne et Düsseldorf. La CCNR a déjà donné son accord de principe à cette construction dans la résolution 2019-I-14. Il ressort de la résolution 2022-II-25 que le prélèvement échelonné d'eau dans le Rhin a été approuvé et que l'ouvrage de prise d'eau doit à nouveau être présenté à la CCNR.

5. Données relatives à l'ouvrage

L'ouvrage se trouvera à l'est de Dormagen, au p.k. 712,6 du Rhin, sur le talus de la rive gauche. La distance séparant l'ouvrage du chenal navigable sera d'environ 17 mètres. Dans la figure 1 ci-dessous est indiqué l'emplacement de l'ouvrage, entre Cologne et Düsseldorf.

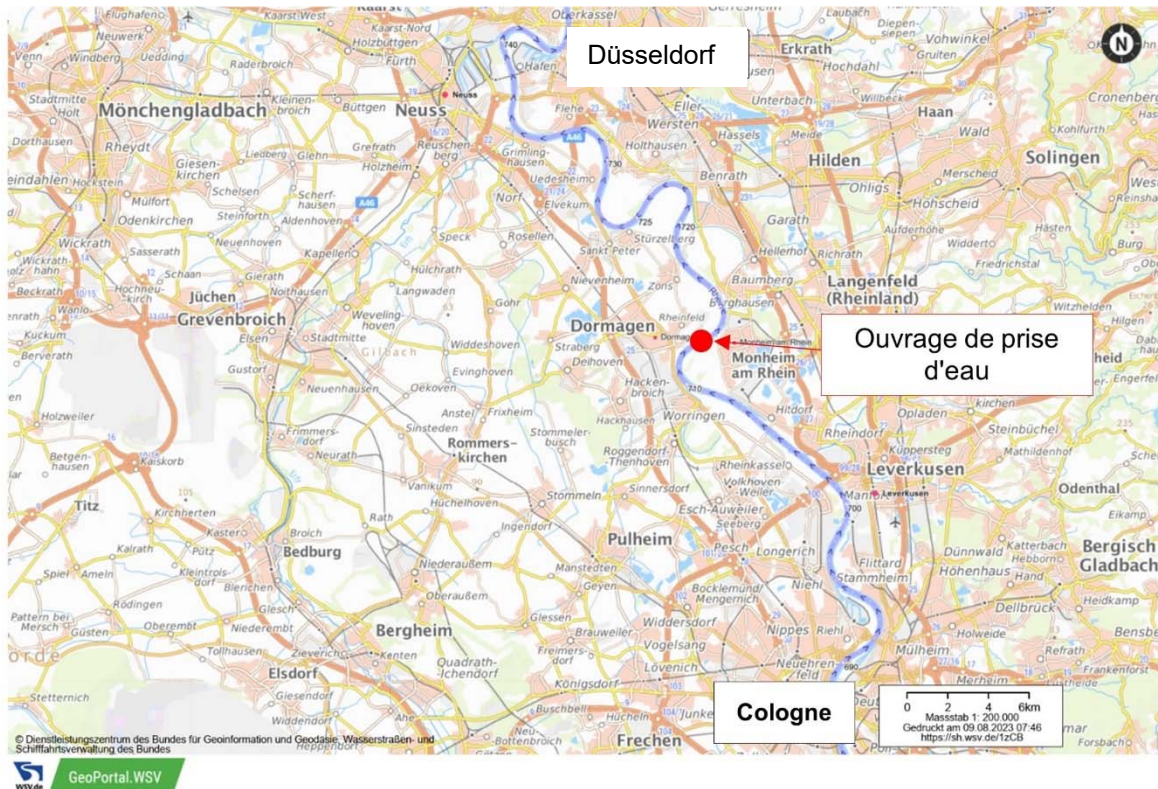


Figure1 : Plan de situation de l'ouvrage de prise d'eau au p.k. 712,6 du Rhin

L'ouvrage de prise d'eau se composera essentiellement d'un mur de soutènement angulaire massif, mesurant environ 55 mètres de long sur 10 mètres de large, et de six grilles raccordées à trois conduites. Sur la rive, à l'arrière, sous la partie supérieure du terrain, se trouveront les puits et la surface d'exploitation.

Le mur de soutènement angulaire mesurera 8,5 mètres dans sa longueur et reposera sur un radier en béton immergé. Il est prévu que la partie supérieure de l'ouvrage, des puits d'exploitation et de la surface d'exploitation corresponde à une hauteur de 34,50 m +NHN (Normalhöhennull, équivalent au niveau de la mer), soit environ 0,8 mètres au-dessus du niveau des moyennes eaux (33,68 m +NHN). Toutes les données altimétriques indiquées dans le présent rapport reposent sur le principal système altimétrique allemand de référence DHHN 92.

La distance entre l'ouvrage et le chenal navigable sera d'environ 17,0 mètres.

Le prélèvement s'effectuera au moyen de six grilles situées parallèlement à la rive et espacées de 1,0 mètre. Les grilles auront une longueur de 6,0 mètres et un diamètre de 2,0 mètres. La hauteur à laquelle elles seront placées sera choisie de manière à ce qu'elles se trouvent en dessous du niveau des eaux, même en période d'étiage. Pour éviter qu'elles ne soient endommagées par des objets emportés par le courant, les grilles seront munies d'une protection placée en amont et parallèlement à la rive. L'arrête supérieure de la protection correspondra au niveau le plus bas des basses eaux (Niedrigstes Niedrigwasser - NNW) (31,04 m +NHN). Les figures 2 et 3 ci-dessous contiennent un plan de situation ainsi qu'une coupe de l'ouvrage de prise d'eau.

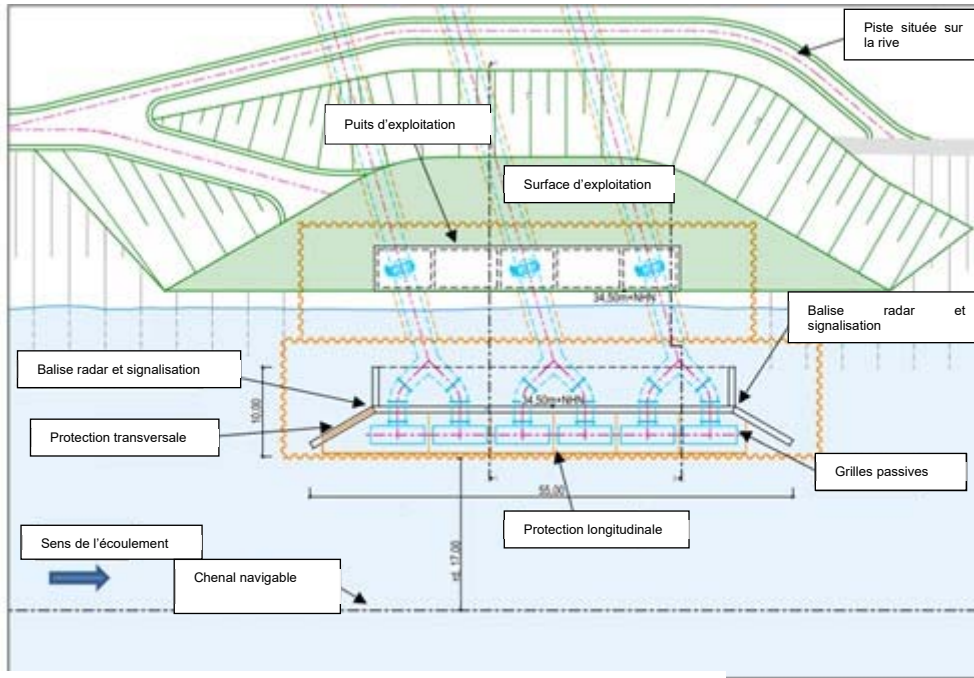


Figure 2 : Plan de situation de l'ouvrage de prise d'eau

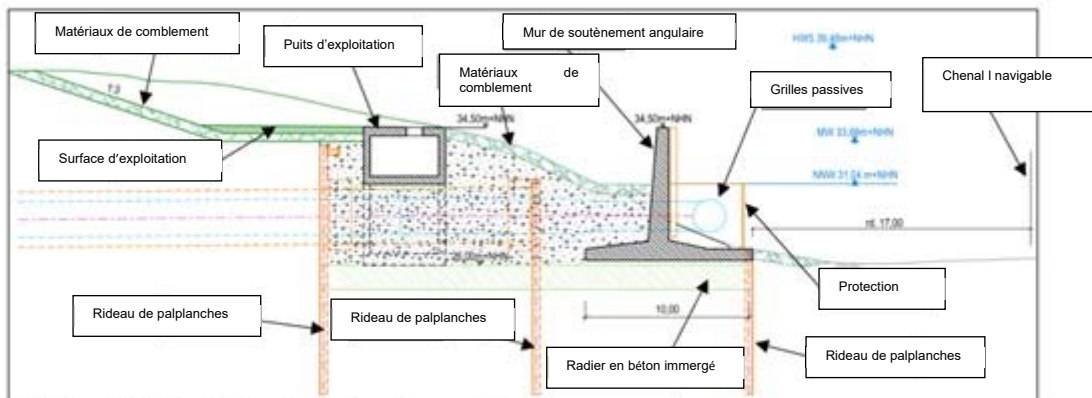


Figure 3 : Coupe de l'ouvrage de prise d'eau

6. Situations d'utilisation et étapes de construction

Situations d'utilisation

Des informations détaillées concernant l'utilisation figurent dans la description du projet de prélèvement échelonné d'eau du Rhin annexée à la résolution de la CCNR (Résolution 2022-II-25). En fonction du niveau d'eau du Rhin, les volumes de prélèvement obtenus seront compris entre 1,8 m³/s au minimum et 18 m³/s au maximum.

Étapes de construction

L'ouvrage de prise d'eau sera construit à l'intérieur d'une fosse étanche. Celle-ci sera entourée d'un rideau de palplanches, situé à 17 mètres du chenal (figure 4).

L'arrête supérieure du rideau de palplanches se situera à une hauteur de 40,00 m + NHN (HW₅ + 0,50 m de franc-bord). La zone de chantier fera l'objet d'une signalisation à l'intention de la navigation.

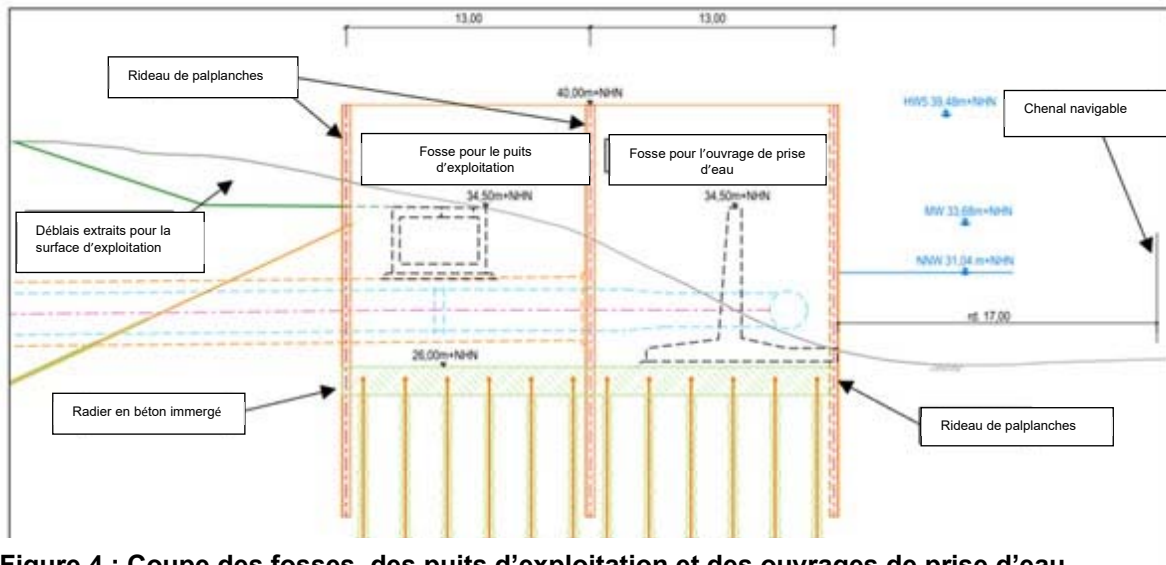


Figure 4 : Coupe des fosses, des puits d'exploitation et des ouvrages de prise d'eau

Les travaux de construction nécessaires seront réalisés depuis la voie d'eau et depuis la terre. Des engins nautiques seront utilisés à cet effet.

Les travaux de construction devraient commencer en 2025. Lorsque la surface d'exploitation et les puits d'exploitation seront terminés, il sera procédé au creusement de la fosse destinée à accueillir l'ouvrage de prise d'eau. La construction de cet ouvrage prendra environ 2 ans.

Aucune restriction de la navigation n'est à prévoir pendant la durée des travaux et de l'exploitation.

7. Incidence sur le niveau d'eau du Rhin

L'incidence des prélèvements sur le niveau d'eau du Rhin est présentée dans la description du projet de prélèvement échelonné d'eau du Rhin annexée à la résolution de la CCNR (Résolution 2022-II-25).

L'ouvrage de prise d'eau n'aura pas d'incidence notable sur la section de débit du Rhin. La surface de la section transversale susceptible d'être inondée sera compensée par le volume de déblais extrait pour créer la surface d'exploitation, de sorte que la neutralité aux crues sera garantie.

8. Impact sur la navigation

La distance séparant l'ouvrage du chenal navigable sera d'environ 17 mètres. Après concertation avec le service des voies navigables et de la navigation du Rhin (Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein), l'ouvrage sera signalé à la navigation en amont et en aval par des balises radar et par des signaux placés aux extrémités du mur de soutènement angulaire. Le prélèvement d'eau du Rhin s'effectuera sur la section à écoulement libre. La vitesse de passage maximale au niveau des grilles étant de 0,15 m/s, le courant transversal provoqué par le prélèvement d'eau du Rhin sera d'importance mineure si le débit du Rhin reste constant. Il n'y aura aucune incidence sur la navigation compte tenu de la distance suffisante par rapport au chenal navigable et des faibles courants transversaux.

PROTOCOLE 21
Autorisation permanente pour effectuer des travaux sur les complexes de barrages écluses
situés sur le Nederrijn et le Lek

Résolution

La Commission Centrale

constate que la réalisation des travaux d'entretien sur les complexes de barrages situés sur le Nederrijn et le Lek aux écluses de Driel, Amerongen et Hagestein ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

Annexe

Autorisation permanente pour effectuer des travaux sur les complexes de barrages éclusés situés sur le Nederrijn et le Lek

Des travaux d'inspection ont été réalisés en 2023 aux complexes de barrages-écluses sur le Nederrijn (Driel, Amerongen et Hagestein), la CCNR ayant indiqué par voie de procédure écrite qu'elle ne s'opposait pas à ces travaux.

Les futurs travaux d'inspection aux écluses de Driel, Amerongen et Hagestein (Nederrijn et Lek), occasionneront de courtes interruptions de la navigation.

Les travaux exigeant la fermeture de ces complexes auront lieu la nuit, pendant le week-end, lorsque le trafic fluvial est généralement très faible. En outre, un itinéraire de déviation via le Waal et les écluses dites « Bernhardsluizen » à Tiel (canal Amsterdam-Rhin) sera accessible à tout moment. Un week-end de travaux sera réservé pour chacun des complexes, en tenant à chaque fois compte des impondérables susceptibles d'entraîner un changement du planning.

Pendant la durée des travaux, les équipes resteront attentives au nombre de bateaux arrivant aux écluses concernées et veilleront, lorsqu'un bateau se sera annoncé pour l'éclusage, à ce qu'il ne soit pas retardé plus de 2 heures. Au bout d'une durée maximale de 2 heures, les travaux seront temporairement interrompus pour permettre l'éclusage de tous les bateaux stationnés devant le complexe. Si aucun bateau ne se présente pour être éclusé, les travaux se déroulent sans interruption.

Les travaux susmentionnés et les restrictions qui en découlent pour la navigation constituent désormais un événement annuel. Un calendrier précis pour l'année prochaine ne peut pas être transmis à ce stade, mais il sera conforme au schéma suivant. Un week-end sera réservé à chacun des trois complexes, soit un total de trois week-ends distincts.

Week-end	Objet	Durée
De samedi 20h00 à dimanche 06h00 et de dimanche 20h00 à lundi 06h00	Un des trois complexes	Le retard ne dépassera pas 2 heures.

C'est pour ces raisons que la délégation néerlandaise prie la Commission centrale pour la navigation du Rhin de bien vouloir lui octroyer une autorisation permanente pour ces travaux et s'engage à en présenter le planning annuel à la réunion tenue par le Groupe de travail IEN/G au printemps. Un bilan de la situation (gêne effective pour la navigation) pourrait ensuite être présenté à la réunion tenue par le groupe de travail à l'automne. Celui-ci pourrait alors décider si, au regard de ce bilan, il y aurait lieu de revoir les modalités relatives à l'autorisation permanente et de les soumettre au Comité IEN.

VIII. 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

PROTOCOLE 22

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 22

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	19.9.2023	5.12.2017
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	19.9.2023	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	19.9.2023	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	29.4.2023	19.9.2023	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	19.9.2023	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	29.4.2023		1.12.2021
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	9.7.2023		1.1.2022
2021-I-10	Amendements définitifs du 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		19.9.2023	1.7.2022

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2021-I-11	Amendements définitifs pour la mise en cohérence du 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	20.12.2023	19.9.2023	1.7.2022
2021-I-12	Amendements du 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	20.12.2023	19.9.2023	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		19.9.2023	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		19.9.2023	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			19.9.2023	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	20.12.2023	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Amendement définitif du 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	M	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-11	Amendements définitifs du 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)	M	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-12	Amendement définitif du 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)	M	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-13	Amendements définitifs pour la mise en cohérence des renvois du RPNR au Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2023/1) (Articles 1.01, 4.07 et 12.01)	M	1.1.2024	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-14	Approbation des amendements du 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)	M	1.4.2023			19.9.2023	

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023		19.9.2023	
2023-I-5	Amendement définitif du (RPNR modifiant l'article 6.21, chiffre 2, en lien avec les barges de poussage placées à tribord	M	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-6	Amendement définitif du RPNR à la suite de la mise en service d'une nouvelle aire de stationnement « Friesenheimer Insel » (Article 14.03)	M	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-7	Amendement définitif du RPNR concernant la navigation de nuit sur le secteur Bingen – St. Goar (Article 9.08)	M	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-9	Modification de la date d'entrée en vigueur de la résolution 2022-II-12 relative à un amendement définitif du 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	M	1.8.2023				

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			9.7.2023	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					
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023				

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

3. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin¹ (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

¹ Compte tenu de la modification du titre du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin dans la version allemande dudit règlement du 8 novembre 2022 (Résolution 2022-II-9), le titre "Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschiffahrt" ayant été remplacé par "Verordnung die Rheinschiffspersonalverordnung", les amendements adoptés après cette date portent sur ce même règlement dont le titre a été modifié.

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

***) Sans objet

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Amendements définitifs au RPN Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1	M	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPN, article 1.02	M	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives au temps de repos à bord, articles 3.11, chiffres 4 (nouveau) à 6, 3.12, chiffres 5, 7	M	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Amendement définitif au RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2019/1)	M	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Amendement définitif du RVBR, du RPNR et du RPN - Adaptation du RVBR, du RPNR et du RPN pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure actualisé (ES-TRIN 2021/1)	M	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-9	Adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (adopté par procédure écrite le 8 novembre 2022)	M	1.4.2023	14.4.2023				1.4.2023
2022-II-15	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 2023/1)	M	1.1.2024	16.5.2023				
2023-I-3	Amendement à l'article 6.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023				
2023-I-4	Amendement à l'article 20.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023				

4. Comité du Règlement de police (Résolution 2015-I-8) :

Standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) - Camion-Bateau (séparément)

et

Standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) - Station terrestre d'avitaillement – Bateau (séparément)

5. 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° 1/2023
du 16 janvier 2023

STOLT IJSSEL

Par dérogation au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), l'automoteur-citerne STOLT IJSSEL, numéro européen unique d'identification des bateaux 02339855, peut être autorisé à utiliser du méthanol en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau.

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, une dérogation à l'annexe 8 visée à l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (appelé ES-TRIN ci-après) est admissible pour le bâtiment jusqu'au 15 janvier 2028. L'utilisation du méthanol 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 (voir **annexe 1**).
2. À bord du bâtiment est respecté le projet de prescriptions pour le stockage du méthanol figurant en annexe 6, ainsi que le Chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1. L'**annexe 2** contient une analyse de la conformité aux prescriptions suscitées pour le stockage du méthanol et à celles du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1.
3. La salle des machines est protégée contre la présence de gaz, par analogie avec les exigences de l'ES-TRIN 2023/1, annexe 8, section III, chapitre 2, chiffre 3.2.2.
4. L'avitaillement de méthanol doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 3**.
5. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de propulsion au méthanol conformément aux indications énoncées en **annexe 4**.
6. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au méthanol doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.
7. 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 néerlandaise 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 (méthanol) ;
- d) Anomalies, réparations et modifications du système de propulsion au méthanol ;
- e) Données relatives à l'exploitation ;
- f) Volume des déchets huileux et gras.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 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° 2/2023
du 20 juin 2023

Article 3.04, chiffre 3, article 19.11, chiffre 2, lettre b), lettre cc), et chiffre 2, lettre c), lettre aa) de l'ES-TRIN

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres

AQUA SAPPHIRE

Conformément à l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, le bateau à passagers AQUA SAPPHIRE, numéro européen unique d'identification des bateaux 03802432, peut être autorisé à déroger aux exigences de l'article 3.04, chiffre 3, article 19.11, chiffre 2, lettre b), lettre cc), et chiffre 2, lettre c), lettre aa) de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. Les matériaux de construction utilisés sont certifiés par la société de classification pour une utilisation dans les structures composites de bateaux conformément aux prescriptions et aux certificats correspondants selon l'**annexe 1**. En combinaison avec les couches isolantes et résistantes au feu certifiées, leur composition correspond aux exigences équivalentes de protection contre l'incendie au sens de l'article 19.11 du RVBR, modifiée pour les constructions composites, conformément au Code HSC OMI-Solas pour les « Fire Resisting Divisions ».
2. Un niveau de sécurité comparable à l'objectif de protection de l'article 19.11, chiffre 2, de l'ES-TRIN, est atteint par rapport à des matériaux incombustibles.
3. Dans les locaux à passagers, des installations automatiques appropriées de diffusion d'eau sous pression sont installées pour protéger ces locaux conformément à l'article 13.04 de l'ES-TRIN. Toutes les surfaces en matériau synthétique renforcé par des fibres dans les locaux à passagers sont finies avec des matériaux difficilement inflammables conformément à la Résolution.MSC.307(88) (code FTP 2010) de l'OMI.
4. Les cloisonnements dans les salles des machines sont équipés d'une isolation A60. Les salles des machines sont également équipées de détecteurs de fumée et de chaleur et d'une installation d'extinction d'incendie fixée à demeure conformément à l'article 13.05 (HFC 227ea).

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 :

- a) à chaque irrégularité affectant la sécurité du bâtiment,
 - par exemple en cas de dégradation du matériau ou de la construction due à des sollicitations externes mécaniques, thermiques ou autres,
 - en cas de réparations susceptibles d'affecter la sécurité ;
- b) toutefois au plus tard après cinq années d'utilisation, contenant tous les enseignements acquis avec le nouveau matériau en liaison avec les caractéristiques des matériaux exigées par le RVBR.

La délégation néerlandaise transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 44 intern.)

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

RECOMMANDATION N° 3/2023
du 20 juin 2023

Article 3.04, chiffre 3, article 19.11, chiffre 2, lettre b), lettre cc), et chiffre 2, lettre c), lettre aa) de l'ES-TRIN

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres

AQUA BERYL

Conformément à l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, le bateau à passagers AQUA BERYL, numéro européen unique d'identification des bateaux 03802435, peut être autorisé à déroger aux exigences de l'article 3.04, chiffre 3, article 19.11, chiffre 2, lettre b), lettre cc), et chiffre 2, lettre c), lettre aa) de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. Les matériaux de construction utilisés sont certifiés par la société de classification pour une utilisation dans les structures composites de bateaux conformément aux prescriptions et aux certificats correspondants selon l'**annexe 1**. En combinaison avec les couches isolantes et résistantes au feu certifiées, leur composition correspond aux exigences équivalentes de protection contre l'incendie au sens de l'article 19.11 du RVBR, modifiée pour les constructions composites, conformément au Code HSC OMI-Solas pour les « Fire Resisting Divisions ».
2. Un niveau de sécurité comparable à l'objectif de protection de l'article 19.11, chiffre 2, de l'ES-TRIN, est atteint par rapport à des matériaux incombustibles.
3. Dans les locaux à passagers, des installations automatiques appropriées de diffusion d'eau sous pression sont installées pour protéger ces locaux conformément à l'article 13.04 de l'ES-TRIN. Toutes les surfaces en matériau synthétique renforcé par des fibres dans les locaux à passagers sont finies avec des matériaux difficilement inflammables conformément à la Résolution.MSC.307(88) (code FTP 2010) de l'OMI.
4. Les cloisonnements dans les salles des machines sont équipés d'une isolation A60. Les salles des machines sont également équipées de détecteurs de fumée et de chaleur et d'une installation d'extinction d'incendie fixée à demeure conformément à l'article 13.05 (HFC 227ea).

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 :

- a) à chaque irrégularité affectant la sécurité du bâtiment,
 - par exemple en cas de dégradation du matériau ou de la construction due à des sollicitations externes mécaniques, thermiques ou autres,
 - en cas de réparations susceptibles d'affecter la sécurité ;
- b) toutefois au plus tard après cinq années d'utilisation, contenant tous les enseignements acquis avec le nouveau matériau en liaison avec les caractéristiques des matériaux exigées par le RVBR.

La délégation néerlandaise transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 44 intern.)

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

RECOMMANDATION N° 4/2023
du 29 juin 2023

Article 30.01, chiffre 2, et annexe 8 de l'ES-TRIN 2021/1

Utilisation de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau

ZULU 06

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, l'automoteur ordinaire ZULU 06, numéro européen unique d'identification des bateaux 01841649, peut être autorisé jusqu'au 29 juin 2028 à déroger aux exigences de l'annexe 8 et de l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN) pour l'utilisation d'un système de pile à combustible à hydrogène.

Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Le système de pile à combustible se compose de l'installation à pile à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).
2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (voir **annexe 2**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.
3. À bord du bâtiment sont respectées les prescriptions du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1. L'**annexe 3** contient une analyse de la conformité aux prescriptions de l'annexe 8, sections II et III, et du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1.
4. Le remplacement des réservoirs interchangeables d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 4**.
5. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.
6. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 5**.
7. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.
8. Le numéro d'identification du local technique pour l'hydrogène (HER) doit être inscrit dans le certificat de visite.

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 ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Panne du système de pile à combustible ;
- b) Fuites ;
- c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
- d) Réparations et modifications du système de pile à combustible ;
- e) Données relatives à l'exploitation ;
- f) Volume des déchets huileux et graisseux ;
- g) Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 47 intern.)

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

RECOMMANDATION N° 5/2023
du 29 juin 2023

Article 30.01, chiffre 2, et annexe 8 de l'ES-TRIN 2021/1

Utilisation de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord
du bateau

RHENUS MANNHEIM I

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, l'automoteur ordinaire RHENUS MANNHEIM I, numéro européen unique d'identification des bateaux 04814490, peut être autorisé jusqu'au 29 juin 2028 à déroger aux exigences de l'annexe 8 et de l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Le système de pile à combustible se compose de l'installation à pile à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).
2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (voir **annexe 3**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.
3. À bord du bâtiment sont respectées les prescriptions du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1. L'**annexe 2** contient une analyse de la conformité aux prescriptions de l'annexe 8, sections II et III, et du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1.
4. Le remplacement des réservoirs interchangeables d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 4**.
5. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.
6. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 5**.
7. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.
8. La hauteur du mât de décharge (vent mast) doit correspondre au moins à la hauteur du niveau supérieur de la couche la plus haute des conteneurs d'hydrogène.

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 néerlandaise transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Panne du système de pile à combustible ;
- b) Fuites ;
- c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
- d) Réparations et modifications du système de pile à combustible ;
- e) Données relatives à l'exploitation ;
- f) Volume des déchets huileux et graisseux ;
- g) Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 48 intern.)

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

RECOMMANDATION N° 6/2023
du 29 juin 2023

Article 30.01, chiffre 2, et annexe 8 de l'ES-TRIN

Utilisation de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau

FPS WAAL

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur ordinaire FPS WAAL, numéro européen unique d'identification des bateaux 02326484, peut être autorisé jusqu'au 29 juin 2028 à déroger aux exigences de l'annexe 8 et de l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Le système de pile à combustible se compose de l'installation à pile à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).
2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (voir **annexe 3**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.
3. À bord du bâtiment sont respectées les prescriptions du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1. L'**annexe 2** contient une analyse de la conformité aux prescriptions de l'annexe 8, sections II et III, et du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1.
4. Le remplacement du conteneur interchangeable d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 4**.
5. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.
6. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 5**.
7. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.
8. Les conteneurs à tribord et à bâbord du conteneur interchangeable d'hydrogène doivent être certifiés pour la zone dangereuse concernée, comme indiqué dans le plan des zones dangereuses.

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 néerlandaise transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Panne du système de pile à combustible ;
- b) Fuites ;
- c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
- d) Réparations et modifications du système de pile à combustible ;
- e) Données relatives à l'exploitation ;
- f) Volume des déchets huileux et graisseux ;
- g) Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 49 intern.)

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

RECOMMANDATION N° 7/2023
du 26 septembre 2023

Article 30.01, chiffre 2, et annexe 8 de l'ES-TRIN

Utilisation de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau

AB INITIO

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, le bateau-école AB INITIO, numéro européen unique d'identification des bateaux 02339513 peut être autorisé jusqu'au 26 septembre 2028 à déroger aux exigences de l'annexe 8 et de l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Le système de pile à combustible se compose de l'installation à pile à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).
2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (**voir annexe 3**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.
3. À bord du bâtiment sont respectées les prescriptions du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1. L'**annexe 2** contient une analyse de la conformité aux prescriptions de l'annexe 8, sections II et III, et du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1.
4. L'avitaillement d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 4**.
5. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.
6. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 5**.
7. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.

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 néerlandaise transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Panne du système de pile à combustible ;
- b) Fuites ;
- c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
- d) Réparations et modifications du système de piles à combustible ;
- e) Données relatives à l'exploitation ;
- f) Volume des déchets huileux et graisseux ;
- g) Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 57 intern.)

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

RECOMMANDATION N° 8/2023
du 28 septembre 2023

Article 30.01, chiffre 2, et annexe 8 de l'ES-TRIN

Utilisation de l'hydrogène en tant que combustible pour la propulsion et l'alimentation électrique à bord du bateau

ANTONIE

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur ordinaire ANTONIE, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340008, peut être autorisé jusqu'au 28 septembre 2028 à déroger aux exigences de l'annexe 8 et de l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2021/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Le système de pile à combustible se compose de l'installation à pile à combustible ainsi que du réservoir de combustible et du système de tuyauterie de combustible (appelé système de pile à combustible ci-après).
2. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (voir **annexe 3**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.
3. À bord du bâtiment sont respectées les prescriptions du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1. **L'annexe 2** contient une analyse de la conformité aux prescriptions de l'annexe 8, sections II et III, et du chapitre 30 de l'ES-TRIN 2023/1.
4. Le remplacement des conteneurs interchangeables d'hydrogène doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 4**.
5. La maintenance du système de piles à combustible doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord.
6. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à la maintenance et à l'inspection du système de pile à combustible conformément aux indications énoncées en **annexe 5**.
7. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de piles à combustible doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.

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 néerlandaise transmettra ces rapports au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États riverains du Rhin et à la Belgique. Les rapports d'évaluation doivent comporter au moins des informations sur les aspects suivants :

- a) Panne du système de pile à combustible ;
- b) Fuites ;
- c) Données relatives à l'avitaillement (hydrogène) ;
- d) Réparations et modifications du système de pile à combustible ;
- e) Données relatives à l'exploitation ;
- f) Volume des déchets huileux et graisseux ;
- g) Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (23) 58 intern.)

IX. Budget et administration

PROTOCOLE 23 Budget de la Commission Centrale pour 2024

Résolution¹

La Commission Centrale :

- demande à la Secrétaire générale de continuer à mettre en œuvre les principes fixés dans la résolution 2022-II-27 liés aux besoins de modération budgétaire ;
- adopte le tableau des emplois qui fixe à **34.5 ETP** le nombre d'agents du Secrétariat selon la répartition en annexe ;
- adopte le budget 2024 fixé à **3 428 710 €** en hausse de 7.11 % par rapport à 2023 ;
- fixe les contributions des Etats membres à 3 121 000 € après prélèvement de 303 710 € sur le fonds lié aux contrats européens ;
- fixe la contribution de chaque Etat à **624 200 €**, soit une hausse de **5.01 %** par rapport à 2023.

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

Annexe

¹ Résolution adoptée avec l'abstention de la délégation allemande.

Tableau des emplois

Fonction	Grades des postes	ETP
SG/SGA/IC	A4-A7	3,0
Administrateurs	A1-A3	10,0
Assistants	B1-B4	7,9
Chargés de mission	B3-B5	8,0
Agent technique	C	1,0
Traducteurs	L1-L3	4,0
Personnel support	NA	0,6
ETP		34,5

X. Questions diverses

PROTOCOLE 24 Questions relatives au Secrétariat

Résolution

Accord

relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

La Commission Centrale,

considérant l'Accord conclu le 16 décembre 2014 entre le Conseil de l'Europe et la Commission centrale pour la navigation du Rhin, relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ;

constatant qu'en raison de l'entrée en vigueur du nouveau Statut du personnel du Conseil de l'Europe le 1^{er} janvier 2023, du nouveau Statut du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe également le 1^{er} janvier 2023, et du nouveau Règlement intérieur adopté par le Tribunal administratif du Conseil de l'Europe, le 26 janvier 2023, les références contenues dans l'Accord du 16 décembre 2014 aux dispositions de ces textes sont désormais obsolètes et qu'il convient, dès lors, de modifier cet Accord de façon à mettre à jour les références en cause ;

considérant que de telles modifications à apporter à l'Accord ne portent que sur des questions de forme ;

autorise la Secrétaire Générale à signer avec la Secrétaire Générale du Conseil de l'Europe, l'Accord portant modification de l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), ci-annexé en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise.

Annexe

Annexe au protocole 24

Accord portant modification de l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Le Conseil de l'Europe et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Considérant l'Accord conclu le 16 décembre 2014 entre le Conseil de l'Europe et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;

Vu la Résolution CM/Res(2021)6 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe du 22 septembre 2021, telle que modifiée le 11 mai 2022 et le 14 décembre 2022, adoptant le nouveau Statut du personnel du Conseil de l'Europe entré en vigueur le 1^{er} janvier 2023 ;

Vu la Résolution CM/Res(2022)65 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe du 16 novembre 2022 adoptant le nouveau Statut du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe entré en vigueur le 1^{er} janvier 2023 ;

Vu le nouveau Règlement intérieur adopté par le Tribunal administratif du Conseil de l'Europe le 26 janvier 2023 ;

Considérant qu'en raison de l'entrée en vigueur de ces nouveaux textes, les références contenues dans l'Accord du 16 décembre 2014 aux dispositions du Statut du personnel, du Statut du Tribunal administratif et du Règlement intérieur du Tribunal administratif sont désormais obsolètes et qu'il convient, dès lors, de modifier cet Accord de façon à mettre à jour les références en cause ;

Considérant que de telles modifications à apporter à l'Accord ne portent que sur des questions de forme ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1^{er}

Le texte de l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est modifié tel qu'indiqué en annexe.

Article 2

Le présent accord entre en vigueur dès sa signature par les deux parties.

Agreement amending the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)

The Council of Europe and the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Considering the Agreement concluded on 16 December 2014 between the Council of Europe and the Central Commission for the Navigation of the Rhine, on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;

Having regard to Resolution CM/Res(2021)6 of the Committee of Ministers of the Council of Europe of 22 September 2021, as amended on 11 May 2022 and 14 December 2022, adopting the new Staff Regulations of the Council of Europe which entered into force on 1 January 2023;

Having regard to Resolution CM/Res(2022)65 of the Committee of Ministers of the Council of Europe of 16 November 2022 adopting the new Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe, which entered into force on 1 January 2023;

Having regard to the new Rules of Procedure adopted by the Administrative Tribunal of the Council of Europe on 26 January 2023;

Considering that as a result of the entry into force of these new texts, the references contained in the Agreement of 16 December 2014 to the provisions of the Staff Regulations, the Statute of the Administrative Tribunal and the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal have become obsolete and that it is therefore necessary to amend that Agreement with a view to updating the references in question;

Considering that such amendments to the Agreement relate exclusively to matters of form;

Have agreed as follows:

Article 1

The text of the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) is amended as set out in the Annex.

Article 2

This agreement shall come into force upon its signature by both Parties.

Abkommen zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Der Europarat und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

in Erwägung des am 16. Dezember 2014 zwischen dem Europarat und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt geschlossenen Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt;

gestützt auf die Entschließung CM/Res(2021)6 des Ministerkomitees des Europarates vom 22. September 2021, in der am 11. Mai 2022 und am 14. Dezember 2022 geänderten Fassung, zur Annahme des neuen Personalstatuts des Europarates, das am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist;

gestützt auf die Entschließung CM/Res(2022)65 des Ministerkomitees des Europarates vom 16. November 2022 zur Annahme der neuen Satzung des Verwaltungsgerichts des Europarates, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist;

gestützt auf die vom Verwaltungsgericht des Europarates am 26. Januar 2023 erlassene neue Geschäftsordnung;

in der Erwägung, dass aufgrund des Inkrafttretens dieser neuen Texte die in dem Abkommen vom 16. Dezember 2014 enthaltenen Verweise auf die Bestimmungen des Personalstatuts, des Statuts des Verwaltungsgerichts und der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts veraltet sind und das Abkommen daher zwecks Aktualisierung der betreffenden Verweise geändert werden sollte;

in der Erwägung, dass diese Änderungen des Abkommens lediglich formale Fragen betreffen;

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Der Text des Abkommens zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wird wie in der Anlage angegeben geändert.

Artikel 2

Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung durch die beiden Parteien in Kraft.

Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

De Raad van Europa en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

gezien de op 16 december 2014 tussen de Raad van Europa en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gesloten Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

gezien Resolutie CM/Res(2021)6 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa van 22 september 2021, zoals gewijzigd op 11 mei 2022 en 14 december 2022, waarbij het nieuwe Personeelsstatuut van de Raad van Europa is aangenomen, dat op 1 januari 2023 in werking is getreden;

gezien Resolutie CM/Res(2022)65 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa van 16 november 2022, waarbij het nieuwe Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa is aangenomen, dat op 1 januari 2023 in werking is getreden;

gezien het nieuw Intern Reglement dat op 26 januari 2023 door het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa is aangenomen;

overwegende dat door de inwerkingtreding van deze nieuwe teksten de verwijzingen in de Overeenkomst van 16 december 2014 naar de bepalingen van het Personeelsstatuut, het Statuut van het Administratief Tribunaal en het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal niet meer actueel zijn en dat deze Overeenkomst dus moet worden gewijzigd om de betrokken verwijzingen te actualiseren;

overwegende dat de in de Overeenkomst aan te brengen wijzigingen slechts formeel van aard zijn;

zijn hetgeen hierna volgt overeengekomen:

Artikel 1

De tekst van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage.

Artikel 2

Deze Overeenkomst treedt in werking na de ondertekening door beide partijen.

Fait en français, en anglais, en allemand et en néerlandais, les quatre textes faisant également foi, en deux exemplaires originaux.

Done in French, English, German and Dutch, the four texts being equally authentic, in two original copies.

Geschehen in zwei Urschriften, jede in Französisch, Englisch, Deutsch und Niederländisch, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Gedaan in het Frans, Engels, Duits en Nederlands, de vier teksten gelijkelijk authentiek, in twee oorspronkelijke exemplaren.

Pour le Conseil de l'Europe,

For the Council of Europe,

Für den Europarat,

Voor de Raad van Europa,

Strasbourg, le XX XXX 2023

Strasbourg, XX XXX 2023

Straßburg, XX XXX 2023

Straatsburg, XX XXX 2023

Pour la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

For the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Für die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt,

Voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

Strasbourg, le XX XXX 2023

Strasbourg, XX XXX 2023

Straßburg, XX XXX 2023

Straatsburg, XX XXX 2023

Marija Pejčinović Burić

Secrétaire Générale

Secretary General

Generalsekretärin

Secretaris-generaal

Lucia Luijten

Secrétaire Générale

Secretary General

Generalsekretärin

Secretaris-generaal

Annexe à l'Accord modifiant l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Considérant que la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est une organisation internationale bénéficiant d'une immunité de juridiction, ainsi qu'il ressort de l'article 12 de l'accord conclu le 10 mai 1978 entre la CCNR et le Gouvernement de la République française, relatif au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ses privilèges et immunités sur le territoire français ;

Considérant que, dès lors, les litiges relatifs au travail entre cette Organisation et ses agents ne peuvent être portés devant une juridiction nationale ;

Considérant cependant que les agents de la CCNR doivent, comme ceux appartenant à d'autres organisations internationales, bénéficier d'un droit de recours de caractère juridictionnel pour les litiges relatifs à leur emploi ;

Vu la demande de reconnaissance de la compétence du Tribunal Administratif pour les litiges entre les agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ladite Commission, présentée par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin par lettre du 23 octobre 2013 adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, et la réponse favorable de ce dernier en date du 12 mars 2014 ;

Considérant l'utilité de conclure l'accord prévu à l'article ~~15, paragraphe 2, du Statut du Tribunal Administratif, tel que modifié par la Résolution CM/Res(2014)4 adoptée par le Comité des Ministres le 11 juin 2014~~ **2.3 du Statut du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe ;**

Vu la décision du 26 novembre 2014 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe autorisant le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe à signer le présent accord ;

Vu la Résolution 2014-II-25 du 4 décembre 2014 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin autorisant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à signer le présent accord ;

Vu ~~les articles 59 à 61 du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe relatifs aux voies de recours ouvertes aux agents du Conseil de l'Europe, son Annexe XI portant Statut du Tribunal Administratif~~ **l'article 14 du Statut du personnel du Conseil de l'Europe, le Statut du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe** ainsi que le Règlement intérieur du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe établi par celui-ci ;

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe ayant donné un avis favorable à la conclusion du présent accord ;

Dûment mandatés par leurs organisations respectives,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe (ci-après le Tribunal Administratif) est compétent pour statuer sur les recours engagés, dans les conditions précisées à l'article ~~60~~ **14** du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe **et à l'article 7 du Statut du Tribunal Administratif**, contre les ~~actes d'ordre administratif décisions administratives~~ prises par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, telles que définies ~~à l'article 59, paragraphe 2, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe à l'article 14, paragraphes 3 et 4, du Statut du personnel du Conseil de l'Europe~~ ou aux articles pertinents des textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Les personnes habilitées à introduire un recours devant le Tribunal Administratif sont celles visées par les textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. En cas de contestation sur le point de savoir s'il est compétent, il revient au Tribunal Administratif d'en décider, conformément à l'article ~~4~~ **2.6** de son Statut.

Article 2

Dans l'exercice de cette compétence, les références faites au Conseil de l'Europe et à son Secrétaire Général qui sont contenues ~~aux articles 59, paragraphe 9, et 60 à l'article 14~~ du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, dans le Statut du Tribunal Administratif et dans le Règlement intérieur de celui-ci, sont à considérer comme visant la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et son Secrétaire Général.

Article 3

1. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin demeure libre d'organiser la phase du contentieux antérieure à la saisine du Tribunal Administratif, prévue à l'instar de l'article ~~59~~ **14** du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, ou de ne pas prévoir une telle phase. Dans ce dernier cas, l'article ~~60, paragraphe 3, 7.2~~ du Statut du ~~Personnel du Conseil de l'Europe Tribunal Administratif~~ s'applique en tenant compte de cette faculté. Le point de départ du délai prévu audit ~~paragraphe 3 article 7.2~~ est fixé en conséquence de ce qui précède.
2. En outre, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ayant prévu une procédure de conciliation facultative entre les phases de la réclamation administrative et du recours devant le Tribunal Administratif, le conciliateur est nommé par le président du Tribunal Administratif, après examen de toutes les candidatures déposées auprès du Greffe du Tribunal Administratif, qui est en charge de toutes les procédures administratives y afférentes.
3. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et le conciliateur ayant la faculté de décider de surseoir à l'exécution de l'acte contesté, ~~le paragraphe 4 de l'article 60 du Statut du Personnel l'article 12.4 du Statut du Tribunal Administratif~~ s'applique en permettant le maintien du sursis à exécution pendant la procédure devant le Tribunal Administratif, sauf si le président du Tribunal Administratif, dûment saisi à cet effet, en décide autrement. Il est entendu que, après le dépôt de son recours, un agent peut introduire une demande de sursis à exécution, même s'il ne l'a pas fait devant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ou le conciliateur ou si sa requête a été rejetée.

Article 4

1. ~~Conformément à l'article 18.5 du Statut du Tribunal Administratif,~~ La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte le paiement de toute indemnité accordée à la partie requérante par le Tribunal Administratif y compris les frais dont le remboursement est prescrit à l'article ~~18~~ **11**, paragraphes ~~2 et 3~~ **3 et 4**, du Statut du Tribunal Administratif.
2. ~~Conformément à l'article 4.6 du Statut du Tribunal Administratif,~~ La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte également les frais occasionnés par les recours portés devant le Tribunal Administratif, à savoir :
 - a) les frais réels de voyage et de séjour des juges du Tribunal Administratif et les indemnités qui leurs sont allouées ;
 - b) les frais réels d'interprétation ;

- c) les frais réels pour le travail accompli par le greffe du Tribunal Administratif *prorata temporis*, y compris le travail effectué dans le cadre de la procédure de nomination du conciliateur ; et, s'il y a lieu, les frais de mission du Greffier du Tribunal Administratif et des autres membres du greffe ;
- d) les frais réels de traduction des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances dans la deuxième langue officielle du Conseil de l'Europe ainsi que, si nécessaire pour les besoins de l'examen des recours, des documents de la procédure dans une ou deux langues officielles du Conseil de l'Europe, toutes ces traductions étant établies par les soins du greffe du Tribunal Administratif ;
- e) les frais de traduction des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances dans des langues officielles de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, autres que les langues officielles du Conseil de l'Europe, ces traductions étant établies par les soins de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- f) les frais réels de publication sur papier et/ou en version électronique des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances du Tribunal Administratif ainsi que de toute autre publication établie par le greffe du Tribunal Administratif afin de faire connaître l'activité développée pour la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- g) s'il en a ainsi été décidé par le Tribunal Administratif, les frais réels justifiés de transport et de séjour exposés par les témoins qui ont été entendus ainsi que les honoraires et les frais justifiés de transport et de séjour exposés par les experts qui ont été mandatés par le Tribunal Administratif ;
- h) les autres frais non prévus par cet accord qu'une décision du Tribunal Administratif mettrait à la charge de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans l'exercice de son activité judiciaire.

Ces frais sont calculés selon les règles en vigueur au Conseil de l'Europe et les taux fixés par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, sauf ceux de la lettre h) qui sont fixés par le Tribunal Administratif.

Article 5

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin s'engage à donner exécution aux **sentences jugements** du Tribunal Administratif **conformément à l'article 14.7 du Statut du Tribunal Administratif** et à en informer celui-ci selon les dispositions de ~~l'article 60, paragraphe 6, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe~~ **l'article 16 du Statut du Tribunal Administratif**. Ladite Commission s'engage également ~~à mettre en application l'article 26, paragraphe 2, dernière phrase, du Règlement intérieur du Tribunal Administratif, s'agissant du refus d'un témoin de comparaître ou de déposer~~ **à imposer aux membres de son personnel l'obligation de comparaître en tant que témoin devant le Tribunal et de fournir les renseignements demandés si celui-ci décide de les entendre, en application de l'article 16, paragraphe 4, du Règlement intérieur du Tribunal Administratif.**

Article 6

Les parties signataires du présent accord s'engagent à résoudre à l'amiable tout différend susceptible d'intervenir entre elles, relatif à la mise en œuvre du présent accord.

Article 7

Le présent accord entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties.

Annex to the Agreement amending the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)

Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)

The Secretary General of the Council of Europe and the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Considering that the Central Commission for the Navigation of the Rhine is an international organisation enjoying immunity from jurisdiction under Article 12 of the Agreement concluded on 10 May 1978 between the CCNR and the Government of the French Republic concerning the headquarters of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and its privileges and immunities in French territory;

Considering that consequently, work-related disputes between this Organisation and its officials cannot be brought before a national court;

Considering, however, that CCNR officials must, like those belonging to other international organisations, enjoy a right of appeal of a judicial nature in disputes relating to their employment;

Having regard to the request for recognition of the Administrative Tribunal's jurisdiction over disputes between officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Commission, submitted by the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine in a letter dated 23 October 2013 to the Secretary General of the Council of Europe, and to the latter's positive reply dated 12 March 2014;

Considering the expediency of concluding the agreement provided for in Article ~~15, paragraph 2 of the Statute of the Administrative Tribunal as amended by Resolution CM/Res(2014)4 adopted by the Committee of Ministers on 11 June 2014~~ **2.3 of the Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe;**

Having regard to the decision of 26 November 2014 of the Committee of Ministers of the Council of Europe authorising the Secretary General of the Council of Europe to sign this agreement;

Having regard to Resolution 2014-II-25 of 4 December 2014 of the Central Commission for the Navigation of the Rhine authorising the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine to sign this agreement;

Having regard to ~~Articles 59 to 61 of the Council of Europe Staff Regulations on remedies available to Council of Europe officials, to Appendix XI thereto containing the Statute of the Administrative Tribunal~~ **Article 14 of the Council of Europe Staff Regulations, to the Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe**, and to the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal of the Council of Europe drawn up by the latter;

The Administrative Tribunal of the Council of Europe having given an opinion in favour of concluding this agreement;

Duly empowered by their respective organisations,

Have agreed as follows:

Article 1

The Administrative Tribunal of the Council of Europe (hereinafter "the Administrative Tribunal") shall have jurisdiction to determine appeals brought, under the conditions defined in Article ~~60-14~~ of the Council of Europe Staff Regulations **and Article 7 of the Statute of the Administrative Tribunal**, against administrative ~~acts decisions~~ by the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine, according to their definition in Article ~~59, paragraph 2 14, paragraphs 3 and 4~~ of the Council of Europe Staff Regulations or in the relevant provisions of the statutory and regulatory texts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine. The persons entitled to bring an appeal before the Administrative Tribunal shall be those coming under the statutory and regulatory texts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine. In the event of a dispute as to whether it has jurisdiction, it shall rest with the Administrative Tribunal to settle the matter in accordance with Article ~~4-2.6~~ of its Statute.

Article 2

In exercising this jurisdiction, the references made to the Council of Europe and its Secretary General in Articles ~~59, paragraph 9 and 60 14~~ of the Council of Europe Staff Regulations, in the Statute of the Administrative Tribunal and in its Rules of Procedure shall be understood as referring to the Central Commission for the Navigation of the Rhine and its Secretary General.

Article 3

1. The Central Commission for the Navigation of the Rhine remains free to arrange the phase of litigation preceding referral to the Administrative Tribunal, provision for this phase being made as in Article ~~59 14~~ of the Council of Europe Staff Regulations, or not to make such provision. In the latter case, Article ~~60, paragraph 3 7.2~~ of the ~~Council of Europe Staff Regulations Statute of the Administrative Tribunal~~ shall apply with due regard to this possibility. The starting point of the time limit prescribed in the aforesaid ~~paragraph 3 Article 7.2~~ is set in consequence of the foregoing.
2. In addition, whereas the Central Commission for the Navigation of the Rhine has provided for an optional conciliation procedure between the phases of administrative complaint and appeal to the Administrative Tribunal, the conciliator is appointed by the President of the Administrative Tribunal after consideration of all candidatures lodged with the Registry of the Administrative Tribunal, which is in charge of all administrative procedures concerning them.
3. The Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the conciliator being empowered to decide to stay the execution of the disputed act, ~~paragraph 4 of Article 60 of the Staff Regulations Article 12.4 of the Statute of the Administrative Tribunal~~ applies so as to allow the stay of execution to be maintained during the proceedings before the Administrative Tribunal, unless the President of the Administrative Tribunal, duly petitioned to that effect, decides otherwise. It is understood that after lodging an appeal, an official may bring a request for stay of execution, even if he/she has not done so before the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine or the conciliator or if his/her application has been rejected.

Article 4

1. ~~1.~~ **In accordance with Article 18.5 of the Statute of the Administrative Tribunal,** ~~T~~the Central Commission for the Navigation of the Rhine shall defray any compensation awarded to the appellant by the Administrative Tribunal including the costs whose reimbursement is prescribed in Article ~~18 41~~, paragraphs ~~2 and 3 3 and 4~~ of the Statute of the Administrative Tribunal.
2. **In accordance with Article 4.6 of the Statute of the Administrative Tribunal,** ~~T~~the Central Commission for the Navigation of the Rhine shall also defray the costs arising from appeals brought before the Administrative Tribunal, viz.:
 - a) the actual travel and subsistence expenses of the judges of the Administrative Tribunal and the indemnities allocated to them;

- b) the actual cost of interpretation;
- c) the actual expenses for the work performed by the Registry of the Administrative Tribunal pro rata temporis, including work in connection with the procedure for appointing the conciliator and, if appropriate, the official journey expenses of the Registrar of the Administrative Tribunal and the other members of the Registry;
- d) the actual cost of translating judgments, decisions and orders into the second official language of the Council of Europe and, if necessary for the examination of appeals, translating the procedural documents into one or both official languages of the Council of Europe, all these translations being made by the efforts of the Registry of the Administrative Tribunal;
- e) the cost of translating judgments, decisions and orders into official languages of the Central Commission for the Navigation of the Rhine other than the Council of Europe official languages, these translations being made by the efforts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;
- f) the actual cost of paper and/or electronic publication of the Administrative Tribunal's judgments, decisions and orders together with any other publication by the Registry of the Administrative Tribunal intended to make known the activity pursued on behalf of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;
- g) if the Administrative Tribunal so decides, the actual and properly vouched travel and subsistence expenses incurred by the witnesses heard, together with the fees and the properly vouched travel and subsistence expenses of the experts commissioned by the Administrative Tribunal;
- h) such other costs, not contemplated by this agreement, as a decision of the Administrative Tribunal may charge to the Central Commission for the Navigation of the Rhine in the pursuit of its judicial activity.

These costs shall be calculated according to the rules in force at the Council of Europe and the rates established by the Committee of Ministers of the Council of Europe, excepting those under h) above, which shall be fixed by the Administrative Tribunal.

Article 5

The Central Commission for the Navigation of the Rhine undertakes to execute the judgments of the Administrative Tribunal **in accordance with Article 14.7 of the Statute of the Administrative Tribunal** and to inform it of the execution in accordance with the provisions of ~~Article 60, paragraph 6 of the Council of Europe Staff Regulations~~ **Article 16 of the Statute of the Administrative Tribunal**. The Commission also undertakes to ~~apply Rule 26, paragraph 2, last sentence, of the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal, concerning a witness's refusal to appear or to give evidence~~ **impose on its officials the obligation to appear as witnesses before the Tribunal and to provide information requested should the Tribunal decide to hear them, in accordance with Rule 16, paragraph 4 of the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal.**

Article 6

The signatories to this agreement undertake to reach a friendly settlement of any dispute that may arise between them regarding the implementation of this agreement.

Article 7

This agreement shall come into force upon its signature by both Parties.

Anlage zum Abkommen zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Abkommen über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)

Der Generalsekretär des Europarates und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

in der Erwägung, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eine internationale Organisation ist, die, wie aus Artikel 12 des Abkommens zwischen der ZKR und der Regierung der Französischen Republik über den Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 10. Mai 1978 hervorgeht, von der Gerichtsbarkeit befreit ist;

in der Erwägung, dass Arbeitsstreitigkeiten zwischen dieser Organisation und deren Bediensteten nicht vor ein nationales Gericht gebracht werden können;

in der Erwägung, dass den Bediensteten der ZKR wie den Bediensteten anderer internationaler Organisationen für Arbeitsstreitigkeiten gleichwohl ein gerichtlicher Rechtsbehelf zur Verfügung stehen muss;

gestützt auf den Antrag auf Anerkennung der Gerichtsbarkeit des Verwaltungsgerichts für Streitigkeiten zwischen den Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Zentralkommission, den der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit Schreiben vom 23. Oktober 2013 beim Generalsekretär des Europarates gestellt hat, und die positive Antwort des Generalsekretärs des Europarates vom 12. März 2014;

in der Erwägung, dass es zweckmäßig erscheint, ein Abkommen gemäß **Artikel 2.3 des Statuts des Verwaltungsgerichts des Europarates Artikel 15 Absatz 2 des Statuts des Verwaltungsgerichts in der mit der Entschließung CM/Res(2014)4 des Ministerkomitees vom 11. Juni 2014 geänderten Fassung** zu schließen;

gestützt auf die Entscheidung des Ministerkomitees des Europarates vom 26. November 2014 betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs des Europarates zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf Beschluss 2014-II-25 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 4. Dezember 2014 betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf **Artikel 14 des Personalstatuts des Europarates, das Statut des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Artikel 59 bis 61 des Personalstatuts des Europarates betreffend die Rechtsbehelfe der Bediensteten des Europarates, dessen Anhang XI über das Statut des Verwaltungsgerichts des Europarates** sowie die vom Verwaltungsgericht erlassene Geschäftsordnung des Gerichts;

unter Hinweis darauf, dass das Verwaltungsgericht des Europarates eine befürwortende Stellungnahme zum Abschluss dieses Abkommens abgegeben hat;

von ihrer jeweiligen Organisation gehörig beauftragt,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Das Verwaltungsgericht des Europarates (im Folgenden „Verwaltungsgericht“) ist für die Entscheidung über Klagen zuständig, die nach Maßgabe des Artikels ~~60~~ **14** des Personalstatuts des Europarates **sowie des Artikels 7 des Statuts des Verwaltungsgerichts** gegen **dien** Verwaltungsakte des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt im Sinne des ~~Artikels 59 Absatz 2~~ **Artikels 14 Absätze 3 und 4** des Personalstatuts des Europarates oder der einschlägigen Artikel der Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erhoben werden. Klageberechtigt vor dem Verwaltungsgericht sind die in den Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vorgesehenen Personen. Bei Streitigkeiten über die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts entscheidet das Gericht gemäß Artikel **4 2.6** seines Statuts.

Artikel 2

Bei der Wahrnehmung dieser Zuständigkeit sind die in ~~Artikel 59 Absatz 9 und Artikel 60~~ **Artikel 14** des Personalstatuts des Europarates, im Statut des Verwaltungsgerichts und in dessen Geschäftsordnung enthaltenen Bezugnahmen auf den Europarat und dessen Generalsekretär als Bezugnahmen auf die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und dessen Generalsekretär zu verstehen.

Artikel 3

1. Der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bleibt es unbenommen, das Verfahrensstadium vor der analog zu Artikel ~~59~~ **14** des Personalstatuts des Europarates vorgesehenen Anrufung des Verwaltungsgerichts frei zu gestalten oder auf ein solches Stadium zu verzichten. Im letzteren Fall findet Artikel ~~60 Absatz 3~~ **7.2** des ~~Personals~~ **Statuts des Europarates des Verwaltungsgerichts** unter Berücksichtigung dieser Möglichkeit Anwendung. Der Beginn der in ~~jenem Absatz~~ **Artikel 7.2** genannten Frist ist dem Vorstehenden entsprechend festzulegen.
2. Da die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zwischen der Verwaltungsbeschwerde und der Klage vor dem Verwaltungsgericht ein fakultatives Schlichtungsverfahren vorgesehen hat, wird der Schlichter zudem nach Prüfung aller beim Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts eingereichten Bewerbungen vom Präsidenten des Verwaltungsgerichts ernannt. Der Gerichtskanzler ist für alle damit verbundenen Verwaltungsarbeiten zuständig.
3. Da der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Schlichter beschließen können, die angefochtene Entscheidung auszusetzen, ist ggf. ~~Artikel 60 Absatz 4 des Personalstatuts~~ **Artikel 12.4 des Statuts des Verwaltungsgerichts** anzuwenden, der es erlaubt, die Aussetzung der Entscheidung während des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht aufrecht zu erhalten, sofern der in dieser Sache ordnungsgemäß angerufene Präsident des Verwaltungsgerichts nichts anderes beschließt. Es besteht Einvernehmen darüber, dass ein Bediensteter nach Einreichung seiner Klage einen Antrag auf Aussetzung der Entscheidung stellen kann. Dies gilt auch, wenn er dies beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt oder beim Schlichter unterlassen hat, oder wenn sein Antrag abgelehnt wurde.

Artikel 4

1. ~~Gemäß Artikel 18.5 des Statuts des Verwaltungsgerichts trägt die Die~~ Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ~~trägt~~ die Kosten der dem Kläger vom Verwaltungsgericht ggf. zugesprochenen Entschädigung, einschließlich der gemäß Artikel ~~11~~ **18** Absätze ~~2~~ **3** und ~~4~~ **3** des Statuts des Verwaltungsgerichts zu erstattenden Kosten.
2. ~~Gemäß Artikel 4.6 des Statuts des Verwaltungsgerichts trägt Dd~~ die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ~~trägt~~ ferner die durch die Klageerhebung beim Verwaltungsgericht verursachten Kosten, d. h.
 - a) die tatsächlichen Reise- und Aufenthaltskosten der Richter des Verwaltungsgerichts und die Entschädigungen der Richter;
 - b) die tatsächlichen Dolmetschkosten;

- c) die tatsächlichen Kosten für die vom Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts geleistete Arbeit (*prorata temporis*), einschließlich der Arbeit im Rahmen des Verfahrens zur Ernennung des Schlichters; und ggf. die Reisekosten des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts und der anderen Mitglieder der Gerichtskanzlei;
- d) die tatsächlichen Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verordnungen in die zweite Amtssprache des Europarates und, soweit erforderlich, zur Prüfung von Klagen und Verfahrensdokumenten in einer oder zwei Amtssprachen des Europarates, wobei diese Übersetzungen von der Gerichtskanzlei des Verwaltungsgerichts gefertigt werden;
- e) die Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen in die Amtssprachen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die nicht gleichzeitig Amtssprachen des Europarates sind, wobei diese Übersetzungen von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gefertigt werden;
- f) die tatsächlichen Kosten für die Veröffentlichung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen des Verwaltungsgerichts in Papier- und/oder elektronischer Form sowie alle sonstigen Veröffentlichungen des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts zur Bekanntmachung der für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durchgeführten Tätigkeiten;
- g) falls das Verwaltungsgericht so entscheidet, die den gehörten Zeugen tatsächlich entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten sowie die Honorare der vom Verwaltungsgericht beauftragten Sachverständigen und die diesen entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten;
- h) alle sonstigen, in diesem Abkommen nicht vorgesehenen Kosten, soweit sie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durch Entscheidung des Verwaltungsgerichts in Wahrnehmung der Rechtsprechungstätigkeit auferlegt werden.
Diese Kosten werden nach den im Europarat geltenden Vorschriften und den vom Ministerkomitee des Europarates festgelegten Sätzen berechnet, ausgenommen diejenigen nach Buchstabe h, die vom Verwaltungsgericht festgesetzt werden.

Artikel 5

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verpflichtet sich, die Urteile des Verwaltungsgerichts **gemäß Artikel 14.7 des Statuts des Verwaltungsgerichts** durchzuführen und das Gericht nach den Bestimmungen des Artikels ~~16 60 Absatz 6~~ des Personalstatuts des Europarates davon in Kenntnis zu setzen. Die Zentralkommission verpflichtet sich, **ihren Bediensteten die Pflicht aufzuerlegen, als Zeugen vor dem Gericht zu erscheinen und die verlangten Auskünfte zu erteilen, wenn das Gericht gemäß Artikel 16 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts deren Vernehmung beschließt.** ~~ferner zur Anwendung des Artikels 26 Absatz 2 letzter Satz der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts betreffend das Nichterscheinen von Zeugen und die Verweigerung der Zeugenaussage.~~

Artikel 6

Die unterzeichnenden Parteien dieses Abkommens verpflichten sich, Streitigkeiten untereinander über die Umsetzung dieses Abkommens auf gütlichem Wege beizulegen.

Artikel 7

Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung durch die beiden Parteien in Kraft.

Bijlage bij de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

De secretaris-generaal van de Raad van Europa en de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

overwegende dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een internationale organisatie is die gerechtelijke immunititeit geniet krachtens artikel 12 van de overeenkomst die op 10 mei 1978 tussen haar en de Regering van de Franse Republiek is gesloten met betrekking tot de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar voorrechten en immuniteiten op het Franse grondgebied;

overwegende dat, gelet op het voorafgaande, de arbeidsgeschillen tussen deze Organisatie en haar medewerkers niet aanhangig gemaakt kunnen worden bij een nationale jurisdictie;

overwegende dat de medewerkers van de CCR echter, in navolging van de medewerkers van andere internationale organisaties, moeten beschikken over een recht van beroep van gerechtelijke aard voor geschillen die hun dienstverband betreffen;

gezien het verzoek tot erkenning van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal voor geschillen tussen de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en deze Commissie, dat door de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart schriftelijk op 23 oktober 2013 is ingediend bij de secretaris-generaal van de Raad van Europa en gelet op het positieve antwoord van deze laatste van 12 maart 2014;

overwegende dat het zinvol is de overeenkomst te sluiten die is voorzien in artikel ~~15, tweede lid, van het Statuut van het Administratief Tribunaal, laatstelijk gewijzigd bij Resolutie CM/Res(2014)4, die op 11 juni 2014 2.3 van het Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa door het Comité van Ministers is aangenomen;~~

gezien besluit van 26 november 2014 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa waarbij de secretaris-generaal van de Raad van Europa toestemming wordt verleend om tot de ondertekening van de onderhavige Overeenkomst over te gaan;

gezien besluit 2014-II-25 van 4 december 2014 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart waarbij de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart toestemming wordt verleend om de onderhavige Overeenkomst te ondertekenen;

gezien ~~de artikelen 59 tot en met 61 van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa inzake de beroepsmiddelen die openstaan voor de medewerkers van de Raad van Europa, gezien Bijlage XI houdende artikel 14 van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa, gezien het Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa bij het bedoelde Personeelsstatuut~~ en gezien het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa dat door deze laatste is vastgesteld;

gezien het positieve advies van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa met betrekking tot de totstandkoming van de onderhavige Overeenkomst;

daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Organisaties,

zijn hetgeen hierna volgt overeengekomen:

Artikel 1

Het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa (hierna het "Administratief Tribunaal") is bevoegd uitspraak te doen over een beroep dat aanhangig gemaakt is overeenkomstig de vereisten van artikel ~~60~~ **14** van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa **en van artikel 7 van het Statuut van het Administratief Tribunaal** tegen administratieve **handelingenbeslissingen** van de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zoals bepaald in artikel ~~59, tweede lid, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa~~ **14, derde en vierde lid, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa** of in de dienovereenkomstige artikelen van de statutaire en reglementaire teksten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Welke personen het recht hebben bij het Administratief Tribunaal een beroep aanhangig te maken, is bepaald in de statutaire en reglementaire teksten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Het Administratief Tribunaal neemt overeenkomstig artikel **4 2.6** van zijn Statuut een beslissing indien zijn bevoegdheid wordt aangevochten.

Artikel 2

Bij de uitoefening van deze bevoegdheid moeten de verwijzingen naar de Raad van Europa en zijn secretaris-generaal in ~~de artikelen 59, negende lid, en 60 artikel 14~~ van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa alsmede in het Statuut en in het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal worden opgevat als verwijzingen naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretaris-generaal.

Artikel 3

1. In navolging van artikel ~~59~~ **14** van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa staat het de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vrij de fase van het geschil voorafgaand aan de aanhangigmaking bij het Administratief Tribunaal naar eigen goeddunken te organiseren, of van een dergelijke fase af te zien. In het laatste geval vindt artikel ~~60, derde lid, 7.2~~ van het ~~Personeelsstatuut~~ **Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa** toepassing, waarbij rekening wordt gehouden met deze mogelijkheid. Het begin van de termijn zoals bedoeld in het eerder genoemde ~~derde lid artikel 7.2~~ wordt met inachtneming van het voorafgaande vastgesteld.
2. Aangezien de Centrale Commissie voor de Rijnvaart na de fase van het administratieve bezwaar en voor de fase van de aanhangigmaking van het beroep bij het Administratief Tribunaal een facultatieve bemiddelingsprocedure heeft voorzien, wordt bovendien door de president van het Administratief Tribunaal, na alle kandidaturen die bij de Griffie van het Administratief Tribunaal zijn ingediend, onderzocht te hebben, een bemiddelaar benoemd die belast wordt met alle overeenkomstige administratieve procedures.
3. Aangezien de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de bemiddelaar de tenuitvoerlegging van de omstreden **handeling beslissing** kunnen opschorten, vindt ~~het vierde lid van artikel 60 van het Personeelsstatuut~~ **artikel 12.4 van het Statuut van het Administratief Tribunaal** toepassing, met dien verstande dat de tenuitvoerlegging van de omstreden handeling gedurende de procedure voor het Administratief Tribunaal wordt opgeschort, tenzij de president van het Administratief Tribunaal op grond van een hiertoe ingediend verzoek, anders beslist. Een medewerker kan ook na het aanhangig maken van het beroep een verzoek tot opschorting van de tenuitvoerlegging van de omstreden handeling indienen, zelfs wanneer hij dit verzoek niet eerder aan de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of aan de bemiddelaar deed of wanneer zijn verzoek werd afgewezen.

Artikel 4

1. **Overeenkomstig artikel 18.5 van het Statuut van het Administratief Tribunaal, gaat Dde** schadevergoeding die door het Administratief Tribunaal aan verzoekster wordt toegekend, inclusief de kosten die vergoed moeten worden krachtens artikel ~~14~~ **18, tweede en derde en vierde lid**, van het Statuut van het Administratief Tribunaal, ~~gaan~~ ten laste van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

2. **Overeenkomstig artikel 4.6 van het Statuut van het Administratief Tribunaal, dient De** Centrale Commissie voor de Rijnvaart ~~dient~~ tevens op te komen voor de volgende kosten van het voor het Administratief Tribunaal aanhangig gemaakte beroep:
- a) de daadwerkelijk gemaakte reis- en verblijfskosten van de rechters van het Administratief Tribunaal en de hun toegekende vergoedingen;
 - b) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor tolken;
 - c) de daadwerkelijk gemaakte kosten pro rata temporis in verband met de werkzaamheden van de Griffie van het Administratief Tribunaal, met inbegrip van de verrichte werkzaamheden voor de benoeming van de bemiddelaar en, in voorkomend geval, de reiskosten van de griffier van het Administratief Tribunaal en van de andere leden van de Griffie;
 - d) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de vertaling van de **gerechtelijke** uitspraken, beslissingen en beschikkingen in de tweede officiële taal van de Raad van Europa en, voor zover nodig, om kennis te kunnen nemen van een aanhangig gemaakt beroep of van de procedurestukken in één of twee officiële talen van de Raad van Europa, waarbij deze vertalingen door de Griffie van het Administratief Tribunaal worden verzorgd;
 - e) de kosten voor de vertaling van de uitspraken, beslissingen en beschikkingen in de officiële talen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart die geen officiële talen van de Raad van Europa zijn, waarbij deze vertalingen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden verzorgd;
 - f) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de publicatie op papier en/of in elektronische vorm van de uitspraken, beslissingen en beschikkingen van het Administratief Tribunaal en voor elke andere publicatie die door de Griffie van het Administratief Tribunaal wordt verzorgd, teneinde de ten behoeve van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart verrichte activiteiten openbaar te maken;
 - g) de daadwerkelijk gemaakte en gemotiveerde reis- en verblijfskosten van de gehoorde getuigen, alsmede de honoraria en gemaakte en gemotiveerde reis- en verblijfskosten van de deskundigen die door het Administratief Tribunaal werden aangetrokken, voor zover dit door het Administratief Tribunaal zo werd besloten;
 - h) de overige kosten die niet in deze Overeenkomst zijn voorzien en die krachtens een beslissing van het Administratief Tribunaal in het kader van de uitoefening van zijn gerechtelijke activiteit ten laste van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart moeten gaan.

Deze kosten worden berekend overeenkomstig de geldende regels van de Raad van Europa en de tarieven die door het Comité van Ministers van de Raad van Europa zijn vastgesteld, met uitzondering van de kosten als bedoeld in onderdeel h, die door het Administratief Tribunaal worden vastgesteld.

Artikel 5

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is gehouden de uitspraken van het Administratief Tribunaal ten uitvoer te brengen **overeenkomstig artikel 14.7 van het Statuut van het Administratief Tribunaal**, en het Administratief Tribunaal overeenkomstig de bepalingen van artikel ~~60, zesde lid 6, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa 16 van het Statuut van het Administratief Tribunaal~~ hierover te informeren. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ~~verplicht verbindt~~ zich ~~er tevens toe artikel 26, tweede lid, laatste volzin, van het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal toe te passen met betrekking tot de weigering van een getuige om te verschijnen of een verklaring af te leggen~~ ertoe haar personeelsleden te verplichten als getuige voor het Administratief Tribunaal te verschijnen en de gevraagde inlichtingen te verstrekken indien het Administratief Tribunaal besluit hen te horen **overeenkomstig artikel 16, vierde lid, van het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal**.

Artikel 6

De partijen bij deze Overeenkomst verplichten zich tot de minnelijke schikking van elk geschil dat tussen de partijen kan ontstaan met betrekking tot de uitvoering van deze Overeenkomst.

Artikel 7

Deze Overeenkomst treedt in werking na de ondertekening door beide partijen.

PROTOCOLE 25
Composition du Secrétariat

I.
Renouvellement du mandat de la Secrétaire générale

Résolution

La Commission Centrale

dans l'attente de la révision souhaitée du Règlement du personnel du Secrétariat et notamment de son article 32,

se référant à l'article 1er du Règlement intérieur,

à titre exceptionnel,

eu égard à l'intérêt de l'Organisation,

convient de prolonger, jusqu'au 31 octobre 2025, l'engagement de Madame Lucia LUIJTEN comme Secrétaire générale de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin notamment afin qu'elle puisse exercer un mandat complet de 4 ans comme prévu par l'article 10 du Règlement du personnel du Secrétariat.

II.
Renouvellement du mandat de l'Ingénieur en Chef

Résolution

La Commission Centrale

convient de prolonger, à dater du 1^{er} juillet 2024 l'engagement de Monsieur Raphaël WISSELMANN comme Ingénieur en Chef de la Commission centrale pour la navigation du Rhin pour une période de quatre ans.

**III.
Prolongation exceptionnelle de l'engagement d'un agent**

Résolution

La Commission Centrale

dans l'attente de la révision souhaitée du Règlement du personnel du Secrétariat et notamment de son article 32,

se référant à l'article 1^{er} du Règlement intérieur,

sur proposition motivée de sa Secrétaire générale eu égard à l'intérêt de l'Organisation et en accord avec l'agent concerné,

à titre exceptionnel,

convient de prolonger, pour une période de deux ans à dater du 1^{er} mars 2024, l'engagement de Monsieur Harm DIEPENBROEK comme agent de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

souligne que, pendant cette prolongation, le temps de travail de M. DIEPENBROEK ne doit pas dépasser 50 % d'un poste à temps plein, et

précise que le Règlement du personnel du Secrétariat continuera à s'appliquer à l'agent dans les mêmes conditions que précédemment pendant toute la durée de la prolongation.

PROTOCOLE 26
Modification du Règlement du personnel

Résolution¹

La Commission Centrale

sur proposition de son Sous-Comité administratif,

adopte la modification de l'Appendice 2 au Règlement du personnel, annexée à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1^{er} janvier 2024.

Annexe

¹ 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						15 155	477	12 612	370	
10e échelon						14 678	477	12 242	370	2 ans
9e échelon						14 200	477	11 872	370	2 ans
8e échelon			16 040	526	2 ans	13 723	477	11 502	370	2 ans
7e échelon			15 513	526	2 ans	13 246	477	11 131	370	2 ans
6e échelon	17 162	708	14 987	526	2 ans	12 768	477	10 761	370	1 an
5e échelon	16 454	708	14 461	526	2 ans	12 291	477	10 391	246	1 an
4e échelon	15 746	708	13 934	353	1 an	11 814	307	10 145	246	1 an
3e échelon	15 038	472	13 581	353	1 an	11 507	307	9 899	246	1 an
2e échelon	14 566	472	13 228	353	1 an	11 200	307	9 653	246	1 an
1er échelon	14 093		12 875		1 an	10 893		9 407		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
11è échelon	10 822	313	9 523	294	7 612	226	5 693	133	
10è échelon	10 509	313	9 229	294	7 386	226	5 560	133	3 ans
9è échelon	10 196	313	8 935	294	7 159	226	5 427	133	3 ans
8è échelon	9 883	313	8 641	294	6 933	226	5 295	133	2 ans
7è échelon	9 570	313	8 348	294	6 707	226	5 162	133	2 ans
6è échelon	9 257	313	8 054	294	6 480	226	5 030	133	2 ans
5è échelon	8 943	313	7 760	294	6 254	226	4 897	133	2 ans
4è échelon	8 630	211	7 466	195	6 027	149	4 764	133	1 an
3è échelon	8 419	211	7 272	195	5 878	149	4 632	133	1 an
2è échelon	8 208	211	7 077	196	5 729	149	4 499	133	1 an
1er échelon	7 997		6 881		5 580		4 367		1 an

Catégorie B (Article 12)

Echelon	B5	Valeur de l'échelon	B4	Valeur de l'échelon	B3	Valeur de l'échelon	B2	Valeur de l'échelon	B1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	5 605	139	4 944	124	4 329	109	3 749	93	3 322	85	
10è échelon	5 466	139	4 820	124	4 220	109	3 656	93	3 237	85	3 ans
9è échelon	5 327	139	4 695	124	4 111	109	3 563	93	3 153	85	3 ans
8è échelon	5 189	139	4 571	124	4 001	109	3 470	93	3 068	85	2 ans
7è échelon	5 050	139	4 446	124	3 892	109	3 377	93	2 984	85	2 ans
6è échelon	4 911	139	4 322	124	3 783	109	3 284	93	2 899	85	2 ans
5è échelon	4 773	139	4 197	124	3 674	109	3 192	93	2 814	85	2 ans
4è échelon	4 634	139	4 073	124	3 565	109	3 099	93	2 730	85	1 an
3è échelon	4 495	139	3 948	124	3 456	109	3 006	93	2 645	85	1 an
2è échelon	4 356	139	3 824	124	3 347	109	2 913	93	2 560	85	1 an
1er échelon	4 218		3 700		3 237		2 820		2 476		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	4 715	110	4 247	99	3 863	91	3 476	80	3 197	75	2 905	69	
10è échelon	4 605	110	4 148	99	3 772	91	3 397	80	3 121	75	2 836	69	3 ans
9è échelon	4 495	110	4 049	99	3 681	91	3 317	80	3 046	75	2 766	69	3 ans
8è échelon	4 385	110	3 950	99	3 590	91	3 237	80	2 970	75	2 697	69	2 ans
7è échelon	4 275	110	3 852	99	3 500	91	3 158	80	2 895	75	2 628	69	2 ans
6è échelon	4 165	110	3 753	99	3 409	91	3 078	80	2 819	75	2 558	69	2 ans
5è échelon	4 055	110	3 654	99	3 318	91	2 999	80	2 744	75	2 489	69	2 ans
4è échelon	3 944	110	3 555	99	3 227	91	2 919	80	2 668	75	2 419	69	1 an
3è échelon	3 834	110	3 456	99	3 137	91	2 840	80	2 593	75	2 350	69	1 an
2è échelon	3 724	110	3 357	99	3 046	91	2 760	80	2 517	75	2 281	69	1 an
1er échelon	3 614		3 258		2 955		2 681		2 442		2 211		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	9 610	285	7 723	228			
9è échelon	9 326	285	7 495	228			3 ans
8è échelon	9 041	285	7 266	228			2 ans
7è échelon	8 757	285	7 038	228			2 ans
6è échelon	8 472	285	6 810	228			2 ans
5è échelon	8 188	285	6 581	228			2 ans
4è échelon	7 903	285	6 353	228			1 an
3è échelon	7 618	285	6 124	228			1 an
2è échelon	7 334	285	5 896	228	4 802	185	1 an
1er échelon	7 049		5 667		4 618		1 an

PROTOCOLE 27
Résolutions usuelles de fin d'année

I.

**Interruption de service des écluses
du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et,
aux Pays-Bas, du Nederrijn 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 2023 et du 31 décembre 2023 au 1er janvier 2024 entre 20 heures et 6 heures, et
- du Nederrijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2023 et celle du 31 décembre 2023 au 1er janvier 2024 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

II.

**Interruption de service des écluses aux Pays-Bas
sur le Nederrijn et le Lek
les fins de semaine**

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Nederrijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 28
Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs

Pas de résolution.

PROTOCOLE 29
**Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards
dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)**

Pas de résolution

PROTOCOLE 30
État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

• **Protocoles entrés en vigueur**

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

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

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

Protocole additionnel n° 4 - Ce protocole a cessé d'être en vigueur le 31.12.1999 en vertu de son article II (mesures d'assainissement structurel)
signé à Strasbourg le 25 avril 1989, entré en vigueur le 1^{er} août 1991.

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

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

Protocoles en cours de ratification

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

États signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	*
BELGIQUE	11 mars 2004
FRANCE	
PAYS-BAS	21 janvier 2000
SUISSE	5 octobre 2000

* La date du 18 décembre 2002 figurait par erreur dans le tableau. L'Allemagne n'a, en effet, jamais déposé d'instrument de ratification du Protocole additionnel n°5.

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

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

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

1 Réserves et déclarations faites par l'Allemagne

Réserves :

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

Déclaration :

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

2 Réserves et déclarations faites par le Luxembourg en vertu des dispositions de la Convention

Réserve :

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

Déclaration :

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

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

3 Réserves et déclarations faites par les Pays-Bas en vertu des dispositions de la Convention

Réserve :

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

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

Déclaration :

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

4 Réserves et déclarations faites par la Suisse en vertu des dispositions de la Convention

Réserve :

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

Déclaration :

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

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

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

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

¹ **Réserve faite par l'Allemagne**

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

² **Réserve faite par 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.

³ **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.

⁴ **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.

⁵ **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 1^{er} novembre 2009.

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

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

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

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

Parties Contractantes	Dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation
Allemagne	Ratification 9 février 2021
Belgique	Ratification 25 août 2022
France	Ratification 7 juin 2023
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 2004¹
Croatie : 7 décembre 2004
République tchèque : 14 novembre 2005
Bulgarie : 19 avril 2006
Pays-Bas : 20 juin 2006
Russie : 11 avril 2007
France : 11 mai 2007
Allemagne : 10 juillet 2007
Slovaquie : 27 novembre 2007
Moldavie : 21 avril 2008
Belgique : 5 août 2008
Serbie : 10 juin 2010²
Ukraine : 17 avril 2014

¹ **Déclaration faite par la Suisse**

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

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

² **Déclaration faite par la Serbie**

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

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

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

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

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

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

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

PROTOCOLE 31
Déclaration ministérielle de Mannheim de 2018 :
Rapport sur l'avancement de la réalisation des objectifs

Résolution

La Commission Centrale

se référant à la Déclaration ministérielle signée à Mannheim le 17 octobre 2018 (Protocole 2018-II-6), et notamment à son point 8,

adopte le rapport sur l'avancement de la réalisation des objectifs figurant en annexe,

remercie ses Comités pour leurs travaux tout en les invitant à poursuivre dans ce sens, et

prévoit de continuer à rendre compte, à la fin de chaque présidence, des progrès réalisés dans la mise en œuvre de cette Déclaration.

Annexe

Déclaration de Mannheim

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

Rapport sur l'état d'avancement, 6 décembre 2023

Le 17 octobre 2018, les ministres en charge de la navigation intérieure des cinq États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ont adopté la « Déclaration de Mannheim ». Par cette Déclaration, ils ont exprimé leur engagement en faveur du développement durable de la navigation rhénane et intérieure et réitéré l'importance de l'Acte de Mannheim et de la CCNR. Les ministres des États membres ont invité la CCNR à rendre compte en 2023 des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Déclaration.

Présenté lors du colloque de la CCNR « La Déclaration de Mannheim - 5 ans après », le présent rapport de situation répond à cette demande des États membres. En reprenant les éléments de la Déclaration de 2018, il permet d'apprécier aisément les principales avancées.

1. *NOUS exprimons notre engagement envers l'Acte de Mannheim et ses principes et soulignons l'importance fondamentale de cet Acte pour la prospérité de la navigation intérieure et l'économie du bassin du Rhin.*

NOUS réaffirmons le rôle central de l'Acte de Mannheim pour une coopération fructueuse entre les États riverains du Rhin et la Belgique en matière de navigation rhénane et intérieure, dans le cadre de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), et sommes disposés à doter la CCNR de moyens financiers adéquats à cet effet.

NOUS saluons les activités de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation rhénane et intérieure en Europe et entendons les développer.

Depuis plus de 200 ans, la CCNR joue un rôle essentiel pour assurer la sécurité et promouvoir la navigation intérieure et l'économie dans le bassin du Rhin. Bien que la nature des défis ait changé au fil des décennies, l'Acte de Mannheim continue de fournir les outils nécessaires pour soutenir la navigation rhénane et intérieure en tant que mode de transport durable et fiable. Des ressources financières appropriées sont une condition préalable pour permettre à la CCNR de relever les défis actuels et futurs et de développer son rôle.

La CCNR soutient la navigation intérieure face aux grands défis actuels, tels que la durabilité (point 4), la dématérialisation (point 5), les aspects économiques (point 6) et les équipages et qualifications professionnelles (point 7). À cet effet, elle réunit les parties prenantes, encourage le partage d'enseignements et, le cas échéant, élabore une réglementation.

La thématique de l'adaptation au changement climatique revêt une importance croissante depuis 2018. La CCNR analyse les informations disponibles provenant de différentes sources, dont la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) et la Commission internationale pour l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR), et évalue les conséquences pour la navigation rhénane. En complément, la CCNR réunit toutes les parties prenantes qui coopèrent afin d'adapter la navigation intérieure à l'évolution de la situation. En 2023, la CCNR a publié la troisième édition du document de réflexion « Act Now! » consacré aux étiages, en s'appuyant sur les ateliers organisés en 2019 et 2023.

Un autre exemple du rôle de la CCNR en tant que centre d'excellence pour la navigation intérieure européenne est la publication de ses rapports annuels sur les développements économiques, dont l'Observation du marché est le plus important. Ces rapports jouent un rôle important en fournissant aux décideurs politiques, aux banques et aux entrepreneurs des données économiques actuelles et fiables. Les activités du Secrétariat dans le domaine de l'Observation du marché permettent aux États membres de la CCNR et à d'autres utilisateurs de surveiller l'impact de développements tels que la guerre en Ukraine, l'approvisionnement en énergie, l'impact de l'inflation, etc.

2. *NOUS encourageons une coopération constructive entre la CCNR, l'Union européenne (UE), les autres commissions fluviales, la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, les associations reconnues par la CCNR et tous les autres acteurs de la navigation intérieure.*

NOUS reconnaissons les précieuses contributions de toutes les parties prenantes au développement durable de la navigation intérieure sur le plan environnemental, social et économique.

Les défis auxquels est confrontée la navigation intérieure ont conduit la CCNR et l'UE, dont les objectifs convergent, à établir une coopération pragmatique. Dans ce contexte, la CCNR exerce ses compétences réglementaires en pleine conformité avec la réglementation européenne.

En ce qui concerne les défis actuels auxquels est confronté le transport par voie de navigation intérieure, la CCNR coopère étroitement avec toutes les parties prenantes. La feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure en constitue un bon exemple. Élaborée avec la participation des organisations agréées par la CCNR, elle a été présentée en de nombreuses occasions au niveau national et international, par exemple lors d'une réunion consacrée au corridor Rhin-Alpes. En 2022, la CCNR a aussi participé activement aux « Connecting Europe Days ». Par ailleurs, la CCNR a apporté sa contribution lors d'un atelier de la CEE-ONU consacré aux étiages et a procédé à un échange de vues avec la Commission européenne sur la définition du « Good navigation status » dans le cadre de la révision du règlement RTE-T. Dans le domaine de l'Observation du marché, la CCNR a intensifié sa coopération avec la Commission du Danube. Le partenariat avec le Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) a abouti à la publication en 2023 de la deuxième édition du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT).

La coopération de la CCNR avec d'autres organisations internationales repose principalement sur des accords bilatéraux. L'importance de cette coopération a été réitérée depuis la signature de la Déclaration. En 2022 a été renouvelé l'accord de coopération avec la Commission de la Moselle. En 2021, le partenariat avec la CHR a été confirmé par la signature d'un document dans lequel les deux Commissions réaffirment leur coopération. Cette coopération porte sur les activités d'adaptation aux conditions climatiques.

3. *NOUS soulignons le rôle déterminant du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en tant qu'organe innovant, efficace et pragmatique et nous nous félicitons de l'intention d'en étendre le champ de compétence.*

NOUS préconisons pour le CESNI un partenariat durable avec l'UE, fondé sur un financement conjoint à long terme.

Le CESNI est le fruit d'une coopération fructueuse entre la CCNR et l'UE. Depuis 2015, ce comité travaille à l'élaboration de standards pour la navigation intérieure afin d'assurer l'harmonisation des réglementations à l'échelle internationale. Les organisations agréées qui représentent le secteur participent activement à l'élaboration des standards CESNI. En complément au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et au Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) a été publié en 2021 le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS). En conséquence, le CESNI a établi en 2019 un nouveau groupe de travail permanent traitant des technologies de l'information. Les standards sont assortis de guides pratiques ou de FAQ destinés à faciliter leur mise en œuvre concrète.

La coopération entre l'UE et la CCNR dans le cadre du CESNI a été renouvelée pour une période de six ans, avec un nouveau contrat en vigueur depuis 2022. Un financement suffisant doit également être assuré à l'avenir pour l'élaboration de standards adéquats, lesquels sont essentiels pour promouvoir l'innovation dans la navigation intérieure. Les évolutions telles que le recours à de nouvelles sources d'énergie, la dématérialisation et l'automatisation nécessitent d'actualiser continuellement les standards susmentionnés. Par l'élaboration de ces standards, le CESNI revêt un rôle essentiel dans l'appui à la navigation intérieure face à ses défis en matière d'innovation, comme l'illustrent les paragraphes ci-après, démontrant ainsi l'importance pour la CCNR et l'UE de conjuguer leurs efforts.

4. *NOUS soulignons la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure.*

NOUS confions à la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour

- *réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,*
- *réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,*
- *autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050.*

NOUS soulignons la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et confions à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.

Une première étape a été franchie en 2019, avec la réalisation par la CCNR d'une étude approfondie consacrée au « Financement de la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission ». Cette étude a abouti en 2021 à la publication d'une série de rapports sur les différents éléments de la transition énergétique dans la navigation intérieure (aspects techniques, économiques et financement des mesures).

Ces études ont également tenu lieu de base lors de l'élaboration de la feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure. Adopté en 2021, ce document stratégique esquisse les voies de transition pour la flotte et identifie un certain nombre de mesures financières, réglementaires et volontaires potentielles. Ces mesures s'appuient notamment sur les standards adoptés par le CESNI, afin de permettre une utilisation sûre des sources d'énergie alternatives et de contribuer ainsi à leur développement. Dans le même esprit, une dizaine de bateaux utilisant des sources d'énergie alternatives ont obtenu des dérogations internationales au Règlement de visite des bateaux du Rhin, ce qui a permis de lancer de premiers essais sur le Rhin et d'autres voies navigables de l'UE. La CCNR a ainsi pleinement joué son rôle en matière d'innovation. Elle a permis la mise en œuvre de projets pilotes, dont le retour d'expérience sera précieux pour affiner le cadre réglementaire et tester leur viabilité économique et environnementale. La CCNR a également organisé en 2021 un atelier consacré aux sources d'énergie alternatives pour les systèmes de propulsion électriques en navigation intérieure.

5. *NOUS appelons 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.*

Là encore, la CCNR a adopté plusieurs décisions soutenant ces développements, en modifiant ses règlements. Certains documents tels que la patente du Rhin peuvent désormais être présentés sous forme électronique en cas de contrôle. De même, certaines informations nécessaires à la sécurité de la navigation intérieure doivent désormais être transmises par voie électronique par un nombre croissant de bateaux. La CCNR poursuit ainsi la mise en œuvre des Services d'Information Fluviale sur le Rhin, en s'appuyant notamment sur les standards CESNI.

Dans le domaine de la navigation automatisée, une définition internationale des niveaux d'automatisation adoptée en 2018 puis mise à jour en 2022, constitue désormais un document de référence pour les institutions et les acteurs de la navigation intérieure. En outre, un cadre juridique ainsi que des structures et procédures appropriées ont été établis pour autoriser des dérogations à l'ensemble des règlements de la CCNR dans le cadre de projets pilotes impliquant des bateaux automatisés ou conduits à distance. Plusieurs demandes de dérogation sont actuellement examinées et les premiers essais sont prévus pour 2024, confirmant le rôle d'avant-garde de la flotte rhénane. Enfin, ces nouvelles technologies impliquent également des travaux en matière de cybersécurité. Les résultats de ces travaux peuvent être utilisés directement par les États membres.

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin a également été amendé afin de prendre en compte ces nouvelles technologies et de renforcer la sécurité de la navigation sur le Rhin. Ces travaux menés en coopération avec le secteur se sont traduits par la modernisation de certaines règles nautiques.

6. *NOUS aspirons à renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation.*

NOUS invitons par conséquent la CCNR

- *à assurer, en coopération avec les États membres, un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes,*
- *à accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales,*
- *à œuvrer en faveur d'une meilleure coordination des programmes de financement nationaux et à mettre à disposition des informations claires à cet égard.*

La CCNR continue de tenir lieu de plateforme pour les échanges entre ses États membres et les acteurs de la navigation intérieure, sur des thématiques telles que les chaînes logistiques reliant les ports maritimes et l'arrière-pays. Cela donne lieu à de précieux échanges de bonnes pratiques, par exemple afin de réduire l'encombrement dans les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers, en particulier en ce qui concerne les bateaux-conteneurs.

De 2020 à 2023, la CCNR a également participé aux travaux de recherche du projet PLATINA3 visant à mieux intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques.

Par ailleurs, la CCNR fait régulièrement le point sur les programmes de soutien nationaux de ses États membres et les suggestions du secteur en la matière. La CCNR continue de réfléchir aux améliorations à apporter, notamment en vue d'instruments financiers adaptés à la navigation intérieure au niveau européen.

7. *NOUS reconnaissons l'importance, à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé et sommes conscients du défi que représentera dans un avenir proche la nécessité accrue de compenser les départs à la retraite.*

NOUS invitons la CCNR

- *à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tienne compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies,*
- *à apporter sa contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, par exemple par des campagnes de communication ciblées.*

Avec l'entrée en vigueur du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) le 1^{er} avril 2023, la CCNR a introduit un système basé sur les compétences pour les qualifications professionnelles en navigation intérieure. Ce système qui repose sur les standards CESNI est harmonisé à l'échelle européenne en ce qui concerne l'obtention de qualifications professionnelles pour les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure. Parallèlement, comme indiqué précédemment, la CCNR a introduit pour la première fois la possibilité de déroger aux prescriptions relatives aux équipages à bord des bateaux innovants. Le thème de la qualification du personnel des bateaux utilisant des sources d'énergie alternatives et du personnel des bateaux automatisés ou conduits à distance revêt une importance majeure, en particulier pour le CESNI, mais aussi pour la CCNR.

Avec le nouveau RPN, la CCNR facilite également la reconversion des personnes issues du secteur maritime qui se reconvertissent pour travailler dans le secteur de la navigation intérieure. Le RPN améliore aussi les possibilités de promotion pour les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure. Les travaux menés par la CCNR dans le contexte de l'Observation du marché montrent que les campagnes de recrutement de personnel et les aides à la formation mises en place par les États membres doivent se poursuivre.

Conclusions

La Déclaration de Mannheim a permis de dynamiser la réalisation de travaux essentiels. Des progrès significatifs ont été réalisés, mais il reste encore de nombreux défis à relever. Forte de son expérience de plus de 200 ans au service de la navigation intérieure, la CCNR est prête à agir. Il ne fait aucun doute que la CCNR est la mieux placée pour y répondre, grâce à ses connaissances à 360 degrés et à sa capacité à réagir rapidement à tout besoin politique. L'expertise de ses États membres et sa coopération avec toutes les parties prenantes permettent à la CCNR de trouver les meilleures solutions possibles aux défis actuels et futurs.

La CCNR veillera également à rester une organisation agile, adaptable et axée sur les défis prioritaires du présent et de l'avenir, dans un souci de rentabilité optimale.

La CCNR exercera les pouvoirs réglementaires qui lui ont été confiés par l'Acte de Mannheim et, avec le soutien de ses États membres, poursuivra son engagement en faveur d'une navigation intérieure prospère, sûre et respectueuse de l'environnement sur le Rhin et au-delà.

La CCNR continuera à évaluer en permanence les réponses apportées aux défis actuels et futurs et à rendre compte régulièrement, notamment dans le cadre des rapports de fin de présidence présentés tous les deux ans, des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim.

Mannheim Declaration

“150 years of the Mannheim Act – the driving force behind dynamic Rhine and inland navigation”

Report on progress, 6 December 2023

On 17 October 2018, the ministers responsible for inland navigation from the five Member States of the Central Commission for the navigation of the Rhine adopted the "Mannheim Declaration". With this declaration, they expressed their commitment to the sustainable development of Rhine and inland navigation and reiterated the importance of the Mannheim Act and the CCNR. The ministers of the Member States invited the CCNR to report in 2023 on the progress made in achieving the objectives of the Declaration.

Presented at the CCNR colloquium "The Mannheim Declaration - 5 years on", this progress report responds to the Member States' invitation. By taking up the elements of the 2018 Declaration, it makes it easy to grasp the main achievements.

1. *WE acknowledge the Mannheim Act and the principles enshrined therein and emphasise the fundamental importance of the Act to the prosperity of the economy and of inland navigation in the Rhine river basin.*

WE affirm the central role of the Mannheim Act in the fruitful collaboration on Rhine and inland navigation matters between the Riparian states and Belgium within the framework of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) and are prepared to furnish the Central Commission for the Navigation of the Rhine with the appropriate financial resources.

WE welcome the CCNR's leading and pioneering role as a centre of excellence for Rhine and inland navigation in Europe and wish to build on this.

For over 200 years, the CCNR has played an essential role in ensuring the safety and promoting inland navigation and the economy in the Rhine basin. And although the nature of the challenges has changed over the decades, the Mannheim Act continues to provide the necessary tools to support Rhine and inland navigation as a sustainable and reliable mode of transport. Appropriate financial resources are a precondition to enable the CCNR to meet current and future challenges and to develop its role.

The CCNR supports inland navigation with a view to today's major challenges, such as sustainability (point 4), digitalisation (point 5), economic issues (point 6) and crews and professional qualifications (point 7). It does this by bringing stakeholders together, encouraging the sharing of experience and developing regulation where necessary.

Adaptation to climate change is an issue that has become increasingly important since 2018. The CCNR analyses the available information from various sources, including the International Commission for the Protection of the Rhine (ICPR) and the International Commission for Hydrology of the Rhine Basin (CHR), and assesses the consequences for navigation on the Rhine. In addition, the CCNR brings together all the stakeholders who work together to adapt inland navigation to changing conditions. In 2023, the CCNR published the third edition of the "Act now!" reflection paper on low water, based on the workshops held in 2019 and 2023.

Another example of CCNR's role as a centre of excellence for European IWT is the publication of its yearly reports on economic developments, of which the Market Observation is the most important. These reports play an important role in providing policy makers, banks and entrepreneurs with actual and reliable economic data. The Market Observation activities of the secretariat allow CCNR member states and other users to monitor impact of developments like war in Ukraine, energy supply and impact of inflation etc.

2. *WE support constructive collaboration between the CCNR and the European Union (EU), the other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe, the associations recognised by the CCNR and all other inland navigation players.*

WE commend the valuable contributions all participants have made to the sustainable ecological, social and economic development of inland navigation.

The challenges faced by inland navigation have led the CCNR and the EU, whose objectives converge, to develop pragmatic cooperation. In this context, the CCNR is exercising its regulatory powers in full compliance with European regulation.

Regarding IWT's current challenges, the CCNR cooperates intensively with all stakeholders. The roadmap for reducing inland navigation emissions is a good example of this. Developed with the participation of the CCNR's approved organisations, it has been presented on numerous occasions at national and international level, for example at a meeting of the Rhine-Alps corridor. The CCNR also played an active part in the "Connecting Europe Days" in 2022. In addition, the CCNR contributed to a UNECE workshop on low water and exchanged views with the European Commission on the definition of "Good Navigation Status" as part of the revision of the TEN-T regulation. In the area of market observation, the CCNR intensified its collaboration with the Danube Commission. The partnership with the Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) has resulted in the publication in 2023 of the second edition of the International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT).

The CCNR's cooperation with other international organisations is mainly based on bilateral agreements. The importance of this cooperation has been reiterated since the signing of the Declaration. In 2022, the cooperation arrangement with the Moselle Commission was renewed. In 2021, the partnership with the CHR was confirmed by the signing of a document in which the two commissions reaffirmed their cooperation. This cooperation concerns activities to adapt to climatic conditions.

3. *WE emphasise the central role of the European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation (CESNI) as an innovative, efficient and practical body, and welcome the sought-after extension of its remit.
WE are endeavouring to achieve a lasting partnership between CESNI and the EU based on long-term joint financing.*

CESNI is the result of fruitful cooperation between the CCNR and the EU. Since 2015, this committee has been working on the development of standards for inland navigation to ensure international harmonisation of regulations. The approved organisations representing the sector are actively involved in the creation of CESNI standards. In addition to the standards for technical requirements for vessels (ES-TRIN) and for professional qualifications (ES-QIN), a standard has also been published in 2021 for river information services or RIS (ES-RIS). Accordingly, in 2019, a new permanent working group dealing with information technology has been set up by CESNI. The standards are accompanied by practical guides or FAQs to facilitate their day-to-day implementation.

Cooperation between the EU and the CCNR in the framework of CESNI has been renewed for a period of six years, with a new contract running since 2022. Sufficient funding must also be ensured in the future for the drawing up of adequate standards which are essential to promote innovation in inland navigation. Developments such as the use of new energy sources, digitalisation and automation require the standards mentioned to be continually updated. By developing these standards, CESNI plays an essential role in the support of inland navigation in its innovation challenges, as demonstrated in the paragraphs below, thus showing the importance for the CCNR and EU to join forces.

4. *WE emphasise the need for up-to-date, workable and harmonised environmental and safety regulations in Rhine and inland navigation.*

To further improve the ecological sustainability of inland navigation, we task the CCNR to develop a roadmap in order to

- *reduce greenhouse gas emissions by 35% compared with 2015 by 2035,*
- *reduce pollutant emissions by at least 35% compared with 2015 by 2035,*
- *largely eliminate greenhouse gases and other pollutants by 2050.*

WE point to the need for new financial instruments to achieve these environmental objectives and entrust the CCNR with the task of leading this development.

A first step was taken in 2019, with the launch of an in-depth study by the CCNR on "Financing the energy transition towards a zero-emission European inland navigation sector". This study culminated in 2021 in the publication of a series of reports on the various elements of the energy transition for inland navigation (technical, economic aspects and financing of measures).

The studies also served as a basis for drawing up the roadmap for reducing inland navigation emissions. Adopted in 2021, this strategic document outlines transition paths for the fleet and identifies a number of potential financial, regulatory and voluntary measures. These are based in particular on the standards adopted by CESNI to enable the safe use of alternative energy sources and thus support their development. In the same vein, around ten vessels using alternative energy sources have obtained international exemptions from the Rhine Vessel Inspection Regulations, enabling initial experiments to be launched on the Rhine and other EU waterways. The CCNR has thus fully played its role in terms of innovation. It has enabled the implementation of pilot projects, the feedback from which will be invaluable in refining the regulatory framework and testing their economic and environmental sustainability. The CCNR has also organised a workshop on alternative energy sources for electric propulsion systems in inland navigation in 2021.

5. *WE call on the CCNR to press ahead with development of digitalisation, automation and other modern technologies, thereby contributing to the competitiveness, safety and sustainability of inland navigation.*

Here again, the CCNR has adopted several decisions supporting these developments, by amending its regulations. Certain documents, such as the Rhine Patent, can now be presented in electronic form in the event of a control. And certain information necessary for the safety of inland navigation is now required to be transmitted electronically for a growing number of vessels. The CCNR is therefore continuing to implement River Information Services on the Rhine, based in particular on CESNI standards.

In the field of automated navigation, an international definition of levels of automation was adopted in 2018 and updated in 2022, which has become a reference document for institutions and players in inland navigation. In addition, a legal framework as well as suitable structures and procedures have been put in place to allow derogations from all CCNR regulations for pilot projects involving automated or remotely operated vessels. Several requests for derogation are currently being examined and the first trials are scheduled for 2024, confirming the avant-garde role of the Rhine fleet. Finally, these new technologies go hand in hand with the necessary work on cyber security. The results of this work are directly usable by the Member States.

The Rhine Police Regulations have also been amended to incorporate these new technologies and further enhance the safety of navigation on the Rhine. This work in cooperation with the industry has led to the modernisation of certain nautical rules.

6. *WE wish to reinforce the role of inland navigation as an economically relevant means of transport with a high potential for development and innovation.*

WE therefore request the CCNR,

- *in conjunction with the member states, to ensure faster and more efficient inland vessel cargo handling in seaports,*
- *to accelerate the integration of inland navigation into digital and multimodal logistic chains,*
- *to work towards better coordination between national development programmes and provide transparent information about them.*

The CCNR continues to act as a platform for exchanges between its member states and inland navigation stakeholders, on subjects such as logistics chains linking seaports and the hinterland. This enables valuable exchanges of best practice, for example on reducing congestion in the seaports of Rotterdam and Antwerp, particularly in relation to container vessels.

In 2020-2023, the CCNR also participated in the research work of the PLATINA3 project aimed at better integrating inland navigation into logistics chains.

In addition, the CCNR is constantly taking stock of Member States' national support programmes and the industry's suggestions on the subject. The CCNR continues to reflect on improvements to be made, particularly with a view to financial instruments tailored to inland navigation on the European level.

7. *WE are aware of the importance of well-trained shipboard personnel and the challenge of having to replace increased age-related departures in the near future.*

WE task the CCNR

- *with developing up-to-date and flexible crew regulations that also take account of social issues and rapidly changing working conditions aboard and ashore as a result of new technologies,*
- *with contributing yet further to enhancing the attractiveness of careers in inland navigation, for example through targeted advertising campaigns.*

With the entry into force of the new Regulations for Rhine Navigation Personnel (RPN) on 1 April 2023, the CCNR has introduced a competence-based system for professional qualification in inland navigation. This is harmonised at European level with regard to the acquisition of professional qualifications for crew members on board inland navigation vessels and is based on the CESNI standards. At the same time, as mentioned under the previous point, the CCNR has introduced for the first time the possibility of derogating from the manning rules for innovative vessels. The approval of personnel for vessels sailing with alternative energy sources and personnel involved in automated or remotely operated vessels is a topic which is extremely important especially for CESNI, but also for the CCNR.

With the new RPN, the CCNR is also facilitating the integration of people from the maritime sector who change career to work in the inland navigation industry. The RPN also speeds up promotion opportunities for crew members on board inland navigation vessels. The CCNR's work in the field of market observation shows that the Member States' staff recruitment campaigns and aid schemes for training must be continued.

Conclusions

The Mannheim Declaration gave impetus to essential work. Significant progress has been made, and yet many challenges remain. The CCNR is ready to meet them, drawing on its 200 years of experience in the service of inland navigation. There is no doubt that CCNR is best placed to respond due to its 360° knowledge and its ability to react quickly to any policy need. The expertise of its member states and its cooperation with all stakeholders enable the CCNR to find the best possible solutions to current and future challenges.

The CCNR will also make sure that it remains an organisation that is agile, adaptable and focused on the challenges of the present and of the future, with a view to best possible cost effectiveness.

The CCNR will exercise the regulatory powers entrusted to it by the Mannheim Act and, with the support of its Member States, will build on its commitment to promote prosperous, safe and environmentally friendly inland navigation on the Rhine and beyond.

The CCNR will continue to assess the responses to current and future challenges permanently and to report regularly, in particular through the end of Presidency reports presented every two years, on the progress achieved in the implementation of the Mannheim Declaration.

PROTOCOLE 32
Adoption du compte rendu de la session plénière du 7 juin 2023

Résolution

Le compte rendu de la session plénière du 7 juin 2023 est adopté.

PROTOCOLE 33
Communiqué à la presse

Résolution

Le projet de communiqué de presse est, comme de coutume, communiqué pour validation après la session plénière aux points de contact désignés par les délégations. Il sera considéré adopté dès lors qu'il est publié sur le site internet de la CCNR.

PROTOCOLE 34
Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 13 juin 2024 à Strasbourg.
