



**SESSION DE PRINTEMPS 2024  
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES  
(2024-I)**

Strasbourg, le 13 juin 2024



**SESSION DE PRINTEMPS 2024**

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES**

**(2024-I)**

**Strasbourg, le 13 juin 2024**



# SOMMAIRE

Pages

<b>I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l’ordre du jour - Composition</b>	<b>5</b>
.....	
PROTOCOLE 1 Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour.....	5
PROTOCOLE 2 Composition de la Commission centrale.....	5
PROTOCOLE 3 Composition de la Chambre des Appels.....	5
<b>II. Aspects juridiques</b> .....	<b>6</b>
PROTOCOLE 4 Mémoire d'entente entre la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et le Comité européen de normalisation (CEN) le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC).....	6
PROTOCOLE 5 Agrément d'une organisation non gouvernementale agréée auprès de la CCNR.....	47
<b>III. Aspects économiques</b> .....	<b>48</b>
PROTOCOLE 6 Situation économique de la navigation rhénane.....	48
<b>IV. Patentes de bateliers et équipages</b> .....	<b>55</b>
PROTOCOLE 7 Patentes de batelier et équipages Amendements du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10).....	55
PROTOCOLE 8 Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (article 1.02, chiffre 57) - Adaptation du RPN pour la prise en compte du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé (ES-QIN 2024/1).....	59
PROTOCOLE 9 Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Annexe 1) - Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle).....	62
<b>V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin</b> .....	<b>65</b>
PROTOCOLE 10 Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).....	65
PROTOCOLE 11 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la position des feux de côtés des bâtiments motorisés isolés faisant route (article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5).....	65
PROTOCOLE 12 Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9).....	69
<b>VI. Prescriptions techniques des bateaux</b> .....	<b>73</b>
PROTOCOLE 13 Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) Adaptation du RVBR en ce qui concerne la base de données européenne des bateaux (EHDB).....	73
<b>VII. Navigation automatisée</b> .....	<b>73</b>
PROTOCOLE 14 Navigation automatisée.....	73

<b>VIII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane .....</b>	<b>74</b>
PROCOLE 15 Extension de l'établissement flottant pour les menues embarcations du « Altenheimer Wassersportclub (AWSC) » au p.k. 283,700, rive droite .....	74
PROCOLE 16 Réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser, sur le Rhin supérieur aux p.k. 218,400 et 224,500.....	79
PROCOLE 17 Abaissement du niveau d'eau dans les biefs du Rhin supérieur situés entre Strasbourg et Marckolsheim, p.k. 225 à 288 .....	85
PROCOLE 18 Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2023-I-12).....	86
PROCOLE 19 Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2023 (2023-I-11) .....	90
<b>IX. Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.....</b>	<b>92</b>
PROCOLE 20 Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, .....	92
<b>X. Budget et administration.....</b>	<b>122</b>
PROCOLE 21 Approbation des comptes de l'exercice 2023 de la Commission Centrale .....	122
PROCOLE 22 Budget de la Commission Centrale pour 2025 .....	122
PROCOLE 23 Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2023.....	122
PROCOLE 24 Questions diverses.....	138
<b>XI. Communications diverses et points pour information.....</b>	<b>138</b>
PROCOLE 25 Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs.....	138
PROCOLE 26 Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).....	138
PROCOLE 27 Adoption du compte rendu de la session plénière du 6 décembre 2023... ..	138
PROCOLE 28 Initiatives allemandes .....	158
PROCOLE 29 Priorités de la présidence néerlandaise .....	158
PROCOLE 30 Communiqué à la presse .....	158
PROCOLE 31 Date de la prochaine session plénière .....	159

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2024**

---

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

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

M. Bart Jan LENSELINK aux fonctions de juge

auprès de la Chambre des Appels, pour la période du 13 juin 2024 au 12 juin 2030.

## II. Aspects juridiques

**PROTOCOLE 4**  
**Mémoire d'entente**  
**entre la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)**  
**et**  
**le Comité européen de normalisation (CEN)**  
**le Comité européen**  
**de normalisation électrotechnique (CENELEC)**

**Résolution adoptée par voie de procédure écrite le 20 février 2024**

La Commission Centrale,

vu les décisions du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI ») du 13 octobre 2022, accordant le statut d'organisation non gouvernementale agréée au Comité européen de normalisation (CEN) et au Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC),

considérant l'intérêt de compléter ces décisions, par la définition de principes et du cadre de la coopération et de l'échange d'informations entre la CCNR et ces organisations en ce qui concerne les travaux de standardisation du CESNI,

autorise la Secrétaire Générale à signer avec la Directrice Générale du Comité européen de normalisation (CEN) et du Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC), la version anglaise du Mémoire d'entente, annexée. Les versions en langues allemande, française et néerlandaise de ce Mémoire d'entente sont également annexées, pour information,

invite la Secrétaire Générale, eu égard à la durée limitée de cet accord, à lui rendre compte brièvement par écrit, à l'issue des quatre ans, du déroulement de la coopération et notamment de son utilité pour la CCNR et le CESNI.

### **Annexes**

**Memorandum of Understanding**  
between  
**the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)**  
and  
**the European Committee for Standardization (CEN)**  
**the European Committee for Electrotechnical Standardization (CENELEC)**

Memorandum of Understanding concluded between

**the European Committee for Standardization** AISBL (hereinafter referred to as CEN), a non-profit international association established under Belgian law with registered office at Rue de la Science 23, 1040 Brussels (Belgium), **the European Committee for Electrotechnical Standardization** AISBL (hereinafter referred to as "CENELEC"), a non-profit international association established under Belgian law with registered office at Rue de la Science 23, 1040 Brussels (Belgium),

represented by Ms Elena Santiago Cid, Director General, duly entitled to sign

and

The **Central Commission for the Navigation of the Rhine (hereinafter referred to as CCNR)**, with its headquarters located at 2, place de la République, F-67082 Strasbourg - France, represented by Ms Lucia Luijten, Secretary General, duly entitled to sign,

hereinafter referred to individually as "the Party" or collectively as "the Parties",

### **Preamble**

- a) This Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as the "MoU") provides the principles and the framework for cooperation and exchange of information between the Parties regarding the works of CEN and CENELEC and the CCNR, exclusively in relation to the standardisation activities of its European committee for drawing up standards in the field of inland navigation (hereinafter referred to as "CESNI").
- b) This MoU complements the parallel CEN and CENELEC obtention of the CESNI Approved organisation status.
- c) CESNI has the following missions, in particular:
  - adopting technical standards in various fields, in particular as regards to vessels, information technology and crew to which the respective regulations at the European and international levels, including the European Union and the CCNR, will refer with a view to their application,
  - deliberating on the uniform interpretation and application of the said standards, on the method for applying and implementing the corresponding procedures, on procedures for exchanging information, and on the supervisory mechanisms among the Member States;
  - deliberating on derogations and equivalences of technical requirements for a specific craft;
  - deliberating on priority topics regarding safety of navigation, protection of the environment, and other areas of inland navigation.
- d) CEN and CENELEC are two of the three European Standardization Organizations (ESOs) whose main objective is to remove trade barriers for European industry and consumers. The mission of CEN and CENELEC is to produce European Standards to foster the European economy in global trading, the welfare of European citizens and the environment. CEN and CENELEC, through their services, have the institutional authority to provide a platform for the development and promotion of European Standards and other consensus-based publications in application of Regulation (EU) 1025/2012.

- e) Standardization plays a significant role in public policy and support of legislation in various industry sectors, the functioning of the European single market, the environment and consumer protection.
- f) CEN and CENELEC and CCNR/CESNI recognize the value of cooperating within the context of the competences and tasks entrusted to CESNI under the CCNR Resolution concerning the creation and functioning of CESNI (hereinafter referred to as "CCNR resolution CCNR 2015-I-3").
- g) The CEN and CENELEC General Assemblies have defined the principles covering the policies of partnership with all stakeholders in the CEN-CENELEC Internal Regulations Part 2 and CEN-CENELEC Guide 25 "The concept of partnership with European organizations and other stakeholders" (hereinafter referred to as "Guide 25"). In particular, the category of 'European Institutional Stakeholder', as specified in clause 5, identifies partnerships with relevant European Commission's Agencies, Research Services, or other European intergovernmental organisations, which applies in the framework of this MoU.
- h) The Parties shall treat as confidential the terms of this MoU or all information supplied by or on behalf of either Party pursuant to this MoU which is designated by either Party as confidential. 'Confidential Information' shall refer to non-public information or material disclosed or provided by a Party to the other, either orally or in writing, within the framework of this MoU, including without limitation to, draft or unpublished standards or other technical deliverables, working documents or content of standards accessed as part of a Technical Committee, as well as any information or material pertaining to proprietary know-how or sensitive or classified matters. This does not refer to any information or material that was already into the public domain prior to this MoU.
- i) Any personal data obtained under this MoU shall be processed without prejudice to the CEN and CENELEC Privacy Policy and in accordance with Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (hereinafter referred to as the "GDPR Regulation"). Personal data accessed under this MoU shall remain confidential and shall not be disclosed to third parties without a prior written agreement of the Parties.

**NOW THEREFORE**, in consideration of the foregoing the Parties hereby express the following intent:

## **PURPOSE AND MODALITIES OF COOPERATION**

### **1. Definitions and interpretations**

The Parties agree that the following definitions apply unless otherwise stated:

- "publication": any work that has been made publicly available by CEN/CENELEC or CESNI, such as:
  - o CEN/CENELEC standards, draft standards, draft deliverables as listed in clause 1.2 of the CEN-CENELEC Internal Regulations - Part 2

- CESNI standards, draft standards, explanatory notices, draft explanatory notices, FAQs, draft FAQs.
- “deliverable”: any other technical specification than a standard, adopted by a European standardisation organisation for repeated or continuous application and with which compliance is not compulsory (art. 2.2 of the Regulation 1025/2012), such as CEN/CENELEC technical specification (TS), CEN/CENELEC technical report (TR), CEN Workshop Agreements (CWA).
- “contribution”: any intervention, advice, proposal, deliberation or any kind of input of the other party, that serve to assist for creation of publications. The term “deliberation” excludes any voting rights in Technical Committees.

## **2. Purpose of the MoU**

The purpose of this MoU is to form a cooperative relationship between the Parties aiming at contributing to a high uniform level of inland navigation safety, protection of the environment and the climate and digitalisation of inland navigation in Europe.

## **3. Areas of cooperation**

The Parties agree to cooperate in the specific areas listed in Annex I of this MoU. The Parties may jointly express the intention to add new areas of cooperation or to stop cooperation in certain areas by modifying the Annex I.

## **4. Goals of the cooperation**

The cooperation aims at ensuring complementarity of activities and consistent evolution of standards by regularly exchanging information regarding ongoing and future work, including pre-normative R&D activities, in areas of common interest to both Parties especially those areas listed in Annex I to this MoU.

## **5. Modalities of cooperation**

### **5.1. Main structure of cooperation**

The Cooperation is guided by the following general division of tasks:

- CESNI sets the general rules within the EU and CCNR regulatory framework.
- CEN and CENELEC consider developing detailed standards for implementation of the CESNI standards by the industry, thereby playing an important role for assuring interoperability.
- In the fields of competence of the CESNI, CESNI proposes CEN and CENELEC standards that might be useful to the industry, completing the requirements set out in the CESNI standards.
- CEN and CENELEC consider developing detailed standards as proposed by CESNI.

## 5.2. Detailed modalities of cooperation

5.2.1. Within the framework of the CEN and CENELEC standardisation activities, CCNR and CESNI will respect Guide 25 of CEN and CENELEC and in particular its Chapter 5 on European Institutional Stakeholder.

5.2.2. Subject to the policies, rules and guidance documents applicable to each Party, CESNI may, with regard to matters included in the Annex I:

- formulate advice on current and future CEN and CENELEC activities in accordance with Article 10 of Regulation (EU) No 1025/2012, e.g., by indicating needs and by proposing priorities;
- propose technical documents with a view to their possible incorporation in the body of European standards through their normal approval procedures;
- deliver expert advice where appropriate on the impact of European standards developed by CEN and CENELEC;
- provide input on the development of European standards as well as share information and data, related to CEN and CENELEC technical activities in the areas of cooperation specified in the Annex I, where appropriate.
- inform CEN and CENELEC about any activity that could be relevant to the work of CEN and CENELEC on European standards requested by the European Commission under Article 10 of Regulation 1025/2012 in the field of inland navigation or in relation with CCNR regulations on Rhine navigation.

5.2.3. Subject to the policies, rules and guidance documents applicable to each Party, the Parties may, with regard to matters included in the Annex I:

- attend and participate in meetings of the other Party;
- share information and data related to the other Party's activities and with its prior written consent.

5.2.4. The participation in identified Technical Committees of CEN and CENELEC or in the CESNI activities is subject to the rules established by the concerned Party.

5.2.5. Whenever appropriate within the scope of this MoU, each Party informs the other of relevant events it organises, (such as the initiation of standards procedures, publication of policy documents and initiation of public consultation procedures and other public events).

5.2.6. Whenever appropriate within the scope of this MoU, the Parties may meet in order to exchange views, inform on ongoing developments and cooperate on policy or technical matters of common interest to both Parties.

5.2.7. The Parties express the intention to commit to take reasonable measures in order to avoid divulging to third parties not linked to the activities covered by this MoU any information or documents on such cooperation, unless required so by law or unless otherwise agreed upon by the Parties.

5.2.8. The Parties understand that nothing in this MoU or the cooperation which takes place within its scope should be construed to lead to one Party holding the other liable for any damages suffered by it as a result of the cooperation under this MoU.

## **6. Communication**

6.1. In order to facilitate cooperation and exchange of information, the Parties appoint the following contact persons:

CEN and CENELEC:

- Mr. Thierry Legrand, Mobility – Account Manager (CCMC).
- All legal or contractual matters shall also be addressed to the CEN-CENELEC Legal Department ([legal@cencenelec.eu](mailto:legal@cencenelec.eu)).

CCNR/CESNI:

- Mr. Han Grooten-Feld, CESNI assistant

Each Party shall notify the other in writing should any of the contacts above change.

6.2. All communications, requests for information or assistance are made under this MoU to the indicated contact persons. Electronic communication may be used as a means of communication under this MoU.

6.3. Communications and/or documents are exchanged in the English language.

## **7. Copyright and acknowledgment of contributions**

7.1. The copyright of CEN and CENELEC publications or any intellectual property rights (IPR) of CEN and CENELEC, including intellectual property rights contained on CEN and CENELEC standards or other deliverables, whatever their nature or origin, remain the exclusive property of CEN and/or CENELEC.

7.2. CCNR acknowledges the need for CEN and CENELEC to secure the legal protection of the copyright on their European standards or other deliverables in accordance with CEN-CENELEC Guide 10 "Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications".

7.3. CEN and CENELEC acknowledge that the publications made by CESNI are in the public domain and available for distribution and exploitation in all forms known at present, free of charge, worldwide and in the official languages of CCNR (German, French, Dutch and English).

- 7.4. CCNR accepts to assign to CEN and CENELEC the necessary copyright to the content of CESNI contributions to CEN and CENELEC and to allow CEN and CENELEC to reproduce, publish and distribute these as part of CEN and CENELEC deliverables and publications. These copyrights are granted to CEN free of charge, worldwide and cover all languages and all forms of exploitation known at present. However, CEN and CENELEC shall not use, reproduce, or modify CESNI publications, in whole or in parts, in their own publications, without the prior written permission of CCNR.
- 7.5. CEN and CENELEC understands and accepts that any granting of copyright on CESNI contributions does not preclude CESNI from continuing to exploit its own contributions without any limitation for its own purposes.
- 7.6. CEN and CENELEC accept to assign CCNR the necessary copyright to the content of CEN's and CENELEC's contributions to CESNI activities and allow CESNI to reproduce, publish and distribute these as part of CESNI deliverables and/or publications. This excludes any copyrighted elements contained in any CEN and CENELEC publications or in any subsequent publications deriving from the national implementations thereof by the CEN and CENELEC Members.
- 7.7. CCNR and/or CESNI shall not use or reproduce any part of CEN and CENELEC publications, in any form or by any means, in their own publications, without the prior written permission of CEN and CENELEC. This MoU does not cover any terms and conditions for accessing, using and/or reproducing CEN and CENELEC publications, in whole or in parts, by CCNR and/or CESNI.
- 7.8. CESNI understands and accepts that any granting of copyrights on CEN's and CENELEC's contributions does not preclude CEN and CENELEC from continuing to exploit its own contributions without any limitation for its own purposes.
- 7.9. The Parties acknowledge that publications by third parties (including CEN and CENELEC members and CESNI member states), whatever their nature or origin, remain the exclusive property of their rightful owners unless agreed otherwise.

## **8. Costs of Access to publications**

The conditions for accessing and using CEN's and CENELEC's publications shall be subject to two separate license agreements.

## **9. Dispute resolution and laws of the Parties**

- 9.1. This MoU does not modify or supersede any laws, regulations and requirements in force in, or applying to the Parties.

**10. Amendment and termination**

- 10.1. This MoU will enter into force once the decision to grant CEN and CENELEC the status of approved organisation of the CESNI has entered into force. It will remain in force for a period of five (5) years from the date of its signature by both Parties and be automatically extended for subsequent periods of five years. It may be amended at any time by written agreement between the Parties.
- 10.2. This MoU is governed by the laws of Belgium. In the event of any inconsistency or problem arising under or resulting from this MoU, the Parties express the intention to solve it amicably. In the absence of mutually agreeable resolution, any dispute, controversy or claim arising out of, or in relation to, this MoU, including the validity, invalidity, breach, or termination thereof, shall be resolved in accordance with the Belgian law rules.
- 10.3. Either Party may terminate this MoU at any time upon three months written notice to the other Party.

**IN WITNESS WHEREOF**, this MoU in English is made out in two original copies and is duly signed by authorized representatives of the Parties.

**For and on behalf of CCNR**

Name: Lucia LUIJTEN

Designation: Secretary General

Place of signature: Strasbourg

Date of signature:

Signature:

---

**For and on behalf of CEN and CENELEC**

**CEN**

**CENELEC**

Name: Elena SANTIAGO CID

Name: Elena SANTIAGO CID

Designation: Director General

Designation: Director General

Place of signature: Brussels

Place of signature: Brussels

Date of signature:

Date of signature:

Signature:

---

Signature:

---

**Annex**  
**Specific Areas of Cooperation**

CESNI and CEN will cooperate in the following areas:

- 1) Work of the CEN technical committee CEN TC 15 - Inland Navigation Vessels
- 2) Work of the CEN technical committee CEN/TC 191 - Fixed firefighting systems
- 3) Work of the CEN technical committee CEN/TC 464 - Small Crafts
- 4) Work of the CEN technical committee CEN/TC 268 - Cryogenic vessels and specific hydrogen technologies applications
- 5) Work of the CEN technical committee CEN/TC 282 - Installation and equipment for LNG
- 6) Work of the CENELEC reporting secretariat CLC SR 105 - Fuel cell technologies
- 7) Work of the CEN-CENELEC joint technical committee CEN-CENELEC JTC 13 – Cybersecurity
- 8) Work of the CEN Workshops CEN/WS 106 - Specification for bunkering of methanol
- 9) Work of the CEN technical committee CEN/TC 326 - Natural gas vehicles - Fuelling and operation

**Mémorandum d'entente**  
entre  
**la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)**  
et  
**le Comité européen de normalisation (CEN)**  
**le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC)**

Mémoire d'entente conclu entre

**le Comité européen de normalisation** AISBL (ci-après dénommé CEN), association internationale sans but lucratif de droit belge ayant son siège rue de la Science 23, 1040 Bruxelles (Belgique), **le Comité européen de normalisation électrotechnique** AISBL (ci-après dénommé CENELEC), association internationale sans but lucratif de droit belge ayant son siège rue de la Science 23, 1040 Bruxelles (Belgique),

représentés par Mme Elena Santiago Cid, Directrice générale, dûment habilitée à signer les présentes, et

la **Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après dénommée CCNR)**, dont le siège est situé 2, place de la République, F-67082 Strasbourg - France, représentée par Mme Lucia Luijten, Secrétaire générale, dûment habilitée à signer les présentes,

ci-après dénommées individuellement « la Partie » ou collectivement « les Parties »,

### Préambule

- a) Le présent Mémoire d'entente définit les principes et le cadre de la coopération et de l'échange d'informations entre les Parties en ce qui concerne les travaux du CEN et du CENELEC et de la CCNR, et ce exclusivement pour ce qui a trait aux activités de standardisation de son Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (ci-après dénommé « CESNI »).
- b) Le présent Mémoire d'entente complète le statut d'organisation agréée auprès du CESNI, obtenu parallèlement par le CEN et le CENELEC.
- c) Le CESNI est investi des missions suivantes, qui consistent notamment à :
  - adopter des standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations respectives aux niveaux européen et international, notamment celles de l'Union européenne et de la CCNR, se référeront en vue de leur application ;
  - délibérer sur l'interprétation et l'application uniformes desdits standards, sur les modalités d'application et de mise en œuvre des procédures y afférentes, sur les procédures d'échange d'informations ainsi que sur les mécanismes de contrôle entre les États membres ;
  - délibérer sur les dérogations et équivalences aux prescriptions techniques pour un bâtiment déterminé ;
  - délibérer sur des thèmes prioritaires concernant la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement et d'autres domaines de la navigation intérieure.
- d) Le CEN et le CENELEC sont deux des trois organismes européens de normalisation ayant pour objectif principal la suppression des barrières commerciales pour l'industrie et les consommateurs européens. La mission du CEN et du CENELEC consiste à produire des normes européennes pour favoriser l'économie européenne dans le cadre du commerce mondial, le bien-être des citoyens européens et l'environnement. Le CEN et le CENELEC, à travers leurs services, disposent de l'autorité institutionnelle pour fournir une plateforme dédiée au développement et à la promotion des normes européennes et d'autres publications reposant sur le consensus en application du règlement (UE) 1025/2012.

- e) La normalisation/standardisation joue un rôle majeur dans les politiques publiques et le soutien apporté à la législation dans divers secteurs industriels, le fonctionnement du marché unique européen, l'environnement et la protection des consommateurs.
- f) Le CEN et le CENELEC, ainsi que la CCNR et le CESNI, reconnaissent l'intérêt que revêt la coopération dans le cadre des compétences et des tâches confiées au CESNI en vertu de la résolution de la CCNR relative à la création et au fonctionnement du CESNI (ci-après dénommée « résolution 2015-I-3 de la CCNR »).
- g) Les assemblées générales du CEN et du CENELEC ont défini les principes régissant les politiques de partenariat avec l'ensemble des parties prenantes au Règlement intérieur du CEN-CENELEC, partie 2, et au Guide 25 du CEN-CENELEC intitulé « The concept of partnership with European organizations and other stakeholders » (ci-après dénommé « Guide 25 »). En particulier, la catégorie des parties prenantes institutionnelles européennes, telle que définie à l'Article 5, recouvre les partenariats avec les agences de la Commission européenne, les services de recherche ou d'autres organisations intergouvernementales européennes, qui s'appliquent dans le cadre du présent Mémoire d'entente.
- h) Les Parties respecteront le caractère confidentiel des termes du présent Mémoire d'entente et de l'ensemble des informations fournies par ou au nom de l'une ou l'autre des Parties en vertu du présent Mémoire d'entente et désignées comme confidentielles par l'une ou l'autre des Parties. Par « informations confidentielles », on entend les informations ou documents non publics divulgués ou fournis par une Partie à l'autre, oralement ou par écrit, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, y compris et sans limitation, les projets de normes/standards ou les normes/standards non publié(e)s ou d'autres livrables techniques, les documents de travail ou le contenu des normes consultés dans le cadre d'un comité technique, ainsi que toute information ou document concernant un savoir-faire exclusif ou des questions sensibles ou classifiées. Il ne s'agit pas d'informations ou d'éléments d'information qui se trouvaient déjà dans le domaine public avant l'entrée en vigueur du présent Mémoire d'entente.
- i) Toute donnée à caractère personnel obtenue dans le cadre du présent Mémoire d'entente sera traitée sans préjudice des règles de confidentialité du CEN et du CENELEC et conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (ci-après dénommé le « règlement général sur la protection des données »). Les données à caractère personnel auxquelles le présent Mémoire d'entente donne accès restent confidentielles et ne sauraient être divulguées à des tiers sans l'accord écrit préalable des Parties.

**EN CONSÉQUENCE**, compte tenu de ce qui précède, les Parties déclarent, par les présentes, être animées de l'intention exposée ci-après.

## **OBJET ET MODALITÉS DE LA COOPÉRATION**

### **1. Définitions et interprétations**

Les Parties conviennent que, sauf indication contraire, les définitions suivantes s'appliqueront :

- « publication » : tous travaux rendus publics par le CEN/CENELEC ou le CESNI, tels que :
  - o normes, projets de normes, projets de livrables du CEN/CENELEC tels qu'énoncés au paragraphe 1.2 du Règlement Intérieur du CEN-CENELEC - Partie 2 ;
  - o standards, projets de standards, notices explicatives, projets de notices explicatives, FAQ, projets de FAQ du CESNI.

- « livrable » : toute spécification technique autre qu'une norme, adoptée par une organisation européenne de normalisation pour application répétée ou continue et dont le respect n'est pas obligatoire (art. 2.2 du règlement 1025/2012), telle que la spécification technique (TS) du CEN/CENELEC, le rapport technique (TR) du CEN/CENELEC, les accords d'atelier du CEN (CWA)).
- « contribution » : toute intervention, conseil, proposition, délibération ou tout type d'apport de l'autre Partie, qui sert à aider à la création de publications. Le terme « délibération » exclut tout droit de vote au sein des comités techniques.

## **2. Objet du Mémoire d'entente**

Le présent Mémoire d'entente a pour objet d'établir une relation de coopération entre les Parties afin de contribuer à un niveau de sécurité élevé et uniforme en navigation intérieure, à la protection de l'environnement et du climat et à la numérisation de la navigation intérieure en Europe.

## **3. Domaines de coopération**

Les Parties conviennent de coopérer dans les domaines spécifiques énoncés à l'annexe I du présent Mémoire d'entente. Les Parties peuvent exprimer conjointement leur intention d'ajouter de nouveaux domaines de coopération ou de mettre fin à leur coopération dans certains domaines en modifiant l'annexe I.

## **4. Objectifs de la coopération**

La coopération vise à assurer la complémentarité des activités et l'évolution cohérente des normes/standards à travers des échanges réguliers d'informations sur les travaux en cours et à venir, y compris les activités pré-normatives de recherche et développement, dans les domaines d'intérêt commun pour les deux Parties, en particulier les domaines énoncés à l'annexe I du présent Mémoire d'entente.

## **5. Modalités de la coopération**

### **5.1. Structure principale de la coopération**

La coopération est guidée par la répartition générale des tâches présentée ci-après :

- Le CESNI fixe les règles générales dans le cadre réglementaire de l'UE et de la CCNR.
- Le CEN et le CENELEC envisagent d'élaborer des normes détaillées aux fins de la mise en œuvre des standards du CESNI par le secteur, jouant ainsi un rôle important pour assurer l'interopérabilité.
- Dans les domaines de compétence du CESNI, celui-ci propose à CEN et CENELEC des normes susceptibles d'être utiles au secteur, en complétant les exigences définies dans les standards du CESNI.
- Le CEN et le CENELEC envisagent d'élaborer des normes détaillées comme le propose le CESNI.

## 5.2. Modalités détaillées de la coopération

5.2.1. Dans le cadre des activités de normalisation du CEN et du CENELEC, la CCNR et le CESNI respecteront le Guide 25 du CEN et du CENELEC, et en particulier son chapitre 5 sur les parties prenantes institutionnelles européennes.

5.2.2. Sous réserve des principes, règles et documents d'orientation applicables à chaque Partie, le CESNI peut, en ce qui concerne les domaines énoncés à l'annexe I :

- formuler des avis sur les activités actuelles et futures du CEN et du CENELEC conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 1025/2012, par exemple en indiquant les besoins et en proposant des priorités ;
- proposer des documents techniques en vue de leur incorporation éventuelle dans le corpus normatif européen par le biais de leurs procédures d'approbation normales ;
- fournir, le cas échéant, des conseils d'experts sur l'incidence des normes européennes élaborées par le CEN et le CENELEC ;
- contribuer, le cas échéant, à l'élaboration de normes européennes et partager des informations et des données relatives aux activités techniques du CEN et du CENELEC dans les domaines de coopération indiqués à l'annexe I.
- informer le CEN et le CENELEC de toute activité susceptible d'intéresser les travaux menés par le CEN et le CENELEC sur des normes européennes, dont l'élaboration est demandée par la Commission européenne en vertu de l'article 10 du règlement 1025/2012, dans le domaine de la navigation intérieure ou en relation avec les règlements de la CCNR relatifs à la navigation sur le Rhin.

5.2.3. Sous réserve des principes, règles et documents d'orientation applicables à chaque Partie, les Parties peuvent, en ce qui concerne les domaines énoncés à l'annexe I :

- assister et participer aux réunions de l'autre Partie ;
- partager des informations et des données relatives aux activités de l'autre Partie, avec le consentement écrit préalable de celle-ci.

5.2.4. La participation aux comités techniques nommément désignés relevant du CEN et du CENELEC ou aux activités du CESNI est soumise aux règles établies par la Partie concernée.

5.2.5. Le cas échéant, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, chaque Partie informe l'autre des événements pertinents qu'elle organise (tels que le lancement de procédures de normalisation/standardisation, la publication de documents d'orientation et le lancement de procédures de consultation publique et d'autres événements publics).

5.2.6. Le cas échéant, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, les Parties peuvent se réunir afin d'échanger leurs vues, de s'informer des développements en cours et de coopérer sur des questions de principe ou techniques d'intérêt commun pour les deux Parties.

5.2.7. Les Parties expriment l'intention de s'engager à prendre des mesures raisonnables pour éviter de divulguer à des tiers non liés aux activités couvertes par le présent Mémoire d'entente toute information ou document relatif à cette coopération, sauf si la loi l'exige ou si les Parties en décident autrement.

5.2.8. Les Parties comprennent que rien dans le présent Mémoire d'entente ou dans la coopération qui s'inscrit dans son cadre ne saurait être interprété comme conduisant une Partie à tenir l'autre pour responsable de tout dommage qu'elle aurait subi du fait de la coopération relevant du présent Mémoire d'entente.

## **6. Communication**

6.1. Afin de faciliter la coopération et l'échange d'informations, les Parties désignent les personnes de contact suivantes :

CEN et CENELEC:

- M. Thierry Legrand, Mobility - Account Manager (CCMC).
- Toutes les questions juridiques ou contractuelles sont à adresser également au service juridique du CEN-CENELEC ([legal@cencenelec.eu](mailto:legal@cencenelec.eu)).

CCNR/CESNI :

- M. Han Grooten-Feld, assistant CESNI

Chaque Partie avisera par écrit l'autre Partie de tout changement concernant l'une des personnes de contact susmentionnées.

6.2. Toutes communications, demandes d'information ou d'assistance sont adressées, en vertu du présent Mémoire d'entente, aux personnes de contact indiquées. Les moyens de communication électroniques peuvent être utilisés dans le cadre du présent Mémoire d'entente.

6.3. Les communications et/ou documents sont échangés en langue anglaise.

## **7. Droits d'auteur et reconnaissance des contributions**

7.1. Les droits d'auteur relatifs aux publications du CEN et du CENELEC ou tous droits de propriété intellectuelle du CEN et du CENELEC, y compris les droits de propriété intellectuelle contenus dans les normes du CEN et du CENELEC ou dans d'autres livrables, quelle que soit leur nature ou leur origine, demeurent la propriété exclusive du CEN et/ou du CENELEC.

7.2. La CCNR reconnaît la nécessité pour le CEN et le CENELEC d'assurer la protection juridique des droits d'auteur sur leurs normes européennes ou autres livrables conformément au Guide 10 du CEN-CENELEC, intitulé « Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications ».

7.3. Le CEN et le CENELEC reconnaissent que les publications du CESNI relèvent du domaine public et peuvent être distribuées et exploitées sous toutes les formes connues à ce jour, gratuitement, dans le monde entier et dans les langues officielles de la CCNR (allemand, français, néerlandais et anglais).

- 7.4. La CCNR accepte d'octroyer au CEN et au CENELEC les droits d'auteur nécessaires sur le contenu des contributions du CESNI et autorise le CEN et le CENELEC à les reproduire, publier et distribuer en tant que livrables et publications du CEN et du CENELEC. Ces droits d'auteur sont octroyés au CEN à titre gratuit, pour le monde entier et couvrent toutes les langues et toutes les formes d'exploitation connues à ce jour. Cela étant, le CEN et le CENELEC ne sauraient utiliser, reproduire ou modifier les publications du CESNI, en tout ou en Partie, dans leurs propres publications, sans l'autorisation écrite préalable de la CCNR.
- 7.5. Le CEN et le CENELEC comprennent et acceptent que tout octroi de droits d'auteur sur les contributions du CESNI ne saurait empêcher le CESNI de continuer à exploiter ses propres contributions sans aucune restriction pour ses propres besoins.
- 7.6. Le CEN et le CENELEC acceptent d'octroyer à la CCNR les droits d'auteur nécessaires sur le contenu des contributions du CEN et du CENELEC aux activités du CESNI et autorisent le CESNI à les reproduire, publier et distribuer en tant que livrables et/ou des publications du CESNI. Ceci exclut tous les éléments protégés par les droits d'auteurs contenus dans des publications du CEN et du CENELEC ou dans des publications consécutives à leur mise en œuvre nationale par les Membres du CEN et du CENELEC.
- 7.7. La CCNR et/ou le CESNI ne sauraient utiliser ou reproduire aucun extrait des publications du CEN et du CENELEC, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, dans leurs propres publications, sans l'autorisation écrite préalable du CEN et du CENELEC. Le présent Mémoire d'entente ne couvre pas les modalités et conditions d'accès, d'utilisation et/ou de reproduction des publications du CEN et du CENELEC, en tout ou en Partie, par la CCNR et/ou le CESNI.
- 7.8. Le CESNI comprend et accepte que tout octroi de droits d'auteur sur les contributions du CEN et du CENELEC ne saurait empêcher le CEN et le CENELEC de continuer à exploiter leurs propres contributions sans aucune restriction pour leurs propres besoins.
- 7.9. Les Parties reconnaissent que les publications de tiers (y compris les membres du CEN et du CENELEC et les États membres du CESNI), quelle que soit leur nature ou leur origine, demeurent la propriété exclusive de leurs propriétaires légitimes, sauf s'il en a été convenu autrement.

## **8. Coûts de l'accès aux publications**

Les conditions d'accès et d'utilisation des publications du CEN et du CENELEC feront l'objet de deux accords de licence distincts.

## **9. Règlement des différends et droit des parties**

- 9.1 Le présent Mémoire d'entente ne modifie ni ne remplace les lois, règlements et prescriptions en vigueur ou s'appliquant aux Parties.

## 10. Modification et résiliation

- 10.1. Le présent Mémoire d'entente entrera en vigueur lorsque la décision d'accorder au CEN et au CENELEC le statut d'organisation agréée du CESNI aura pris effet. Il restera en vigueur pendant une durée de cinq (5) ans à compter de la date de sa signature par les deux Parties et sera automatiquement reconduit pour des périodes successives de cinq ans. Il peut être modifié à tout moment par accord écrit entre les Parties.
- 10.2. Le présent Mémoire d'entente est régi par le droit belge. En cas d'incohérence ou de problème découlant du présent Mémoire d'entente, les Parties expriment leur intention de trouver une solution amiable. En l'absence d'un règlement mutuellement acceptable, tout litige, controverse ou réclamation découlant du présent Mémoire d'entente ou en rapport avec celui-ci, y compris en rapport avec sa validité, son invalidité, sa violation ou sa résiliation, sera réglé conformément aux règles du droit belge.
- 10.3. Chacune des Parties peut résilier le présent Mémoire d'entente à tout moment sous réserve d'un préavis écrit de trois mois adressé à l'autre Partie.

**EN FOI DE QUOI**, la version anglaise du présent Mémoire d'entente, est établie en deux exemplaires originaux, dûment signés par les représentants autorisés des Parties.

### Pour et au nom de la CCNR

Nom : Lucia LUIJTEN

Fonction : Secrétaire générale

Lieu de signature : Strasbourg

Date de signature :

Signature :  

---

**Pour et au nom du CEN et du CENELEC**

**CEN**

Nom : Elena SANTIAGO CID

Fonction : Directrice générale

Lieu de signature : Bruxelles

Date de signature :

Signature :

---

**CENELEC**

Nom : Elena SANTIAGO CID

Fonction : Directrice générale

Lieu de signature : Bruxelles

Date de signature :

Signature :

---

**Annexe**  
**Domaines spécifiques de coopération**

Le CESNI et le CEN coopéreront dans les domaines suivants :

- 1) Travaux du Comité technique CEN/TC 15 - Bateaux de navigation intérieure
- 2) Travaux du comité technique CEN/TC 191 - Systèmes fixes de lutte contre l'incendie
- 3) Travaux du comité technique CEN/TC 464 - Petits navires
- 4) Travaux du comité technique CEN/TC 268 - Récipients cryogéniques
- 5) Travaux du comité technique CEN/TC 282 - Installations et équipements relatifs au GNL
- 6) Travaux du secrétariat rapporteur du CENELEC CLC SR 105 - Technologies des piles à combustible
- 7) Travaux du comité technique commun CEN-CENELEC JTC 13 – Cybersécurité
- 8) Travaux des ateliers CEN/WS 106 - Ships and marine technology - Specification for bunkering of methanol
- 9) Travaux du comité technique CEN/TC 326 - Natural gas vehicles - Fuelling and operation

**Memorandum of Understanding**  
zwischen  
**der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**  
und  
**dem Europäischen Komitee für Normung (CEN)**  
**dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC)**

Memorandum of Understanding geschlossen zwischen

**dem Europäischen Komitee für Normung** AISBL (im Folgenden „CEN“), einem internationalen gemeinnützigen Verein nach belgischem Recht mit Sitz Rue de la Science 23, 1040 Brüssel (Belgien),  
**dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung** AISBL (im Folgenden „CENELEC“), einem internationalen gemeinnützigen Verein nach belgischem Recht mit Sitz Rue de la Science 23, 1040 Brüssel (Belgien),

vertreten durch Frau Elena Santiago Cid, Generaldirektorin, mit Unterschriftsberechtigung,

und

der **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt** (im Folgenden „ZKR“), mit Sitz 2, place de la République, F-67082 Straßburg (Frankreich),

vertreten durch Frau Lucia Luijten, Generalsekretärin, mit Unterschriftsberechtigung,

im Folgenden einzeln als „Partei“ und gemeinsam als „Parteien“ bezeichnet,

**Präambel**

- a) Dieses Memorandum of Understanding (im Folgenden „MoU“) enthält die Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Parteien zu den Arbeiten des CEN, des CENELEC und der ZKR, ausschließlich in Bezug auf die Standardisierungstätigkeiten ihres Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (im Folgenden „CESNI“).
- b) Parallel zu diesem MoU wird dem CEN und dem CENELEC der Status eines anerkannten Verbandes des CESNI gewährt.
- c) Der CESNI besitzt insbesondere die folgenden Aufgaben:
  - in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, technische Standards zu erlassen, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der Europäischen Union und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen,
  - über die einheitliche Auslegung und Anwendung dieser Standards, die Modalitäten der Anwendung und Durchführung der entsprechenden Verfahren, die Verfahren für den Informationsaustausch und die Überwachungsmechanismen zwischen den Mitgliedstaaten zu beraten,
  - über Abweichungen und Gleichwertigkeiten in Bezug auf die technischen Vorschriften für ein bestimmtes Fahrzeug zu beraten,
  - über wichtige Themen der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes und anderer Bereiche der Binnenschifffahrt zu beraten.
- d) Das CEN und das CENELEC sind zwei der drei europäischen Normungsorganisationen (ESOs), deren Hauptziel die Beseitigung von Handelshemmnissen für die europäische Industrie und die europäischen Verbraucher ist. Der Auftrag des CEN und des CENELEC besteht in der Erstellung europäischer Normen, um die europäische Wirtschaft im globalen Handel zu fördern, das Wohlergehen der europäischen Bürger zu gewährleisten und den Umweltschutz voranzutreiben. Das CEN und das CENELEC besitzen im Rahmen ihrer Dienste die institutionelle Kompetenz, eine Plattform für die Entwicklung und Förderung europäischer Normen und anderer auf Konsens gegründeter Veröffentlichungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 bereitzustellen.

- e) Normung/Standardisierung spielt eine bedeutende Rolle in der öffentlichen Ordnung und bei der Unterstützung der Gesetzgebung in verschiedenen Industriezweigen, dem Funktionieren des europäischen Binnenmarktes, dem Umwelt- und dem Verbraucherschutz.
- f) Das CEN und das CENELEC und die ZKR/der CESNI erkennen an, wie wertvoll eine Zusammenarbeit im Rahmen der dem CESNI gemäß dem ZKR-Beschluss zur Einrichtung und Arbeitsweise des CESNI (im Folgenden „ZKR-Beschluss ZKR 2015-I-3“) übertragenen Zuständigkeiten und Aufgaben ist.
- g) Die Generalversammlungen des CEN und des CENELEC haben die generellen Grundsätze für Partnerschaften mit sämtlichen Interessenträgern in der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung Teil 2 und im CEN-CENELEC-Leitfaden 25 „The concept of partnership with European organizations and other stakeholders“ (im Folgenden „Leitfaden 25“) festgelegt. Insbesondere unter der in Abschnitt 5 dargelegten Kategorie „europäischer institutioneller Interessenträger“ werden Partnerschaften mit einschlägigen Agenturen oder Forschungseinrichtungen der Europäischen Kommission oder sonstigen europäischen zwischenstaatlichen Organisationen, wie im Falle dieses MoU, genannt.
- h) Die Parteien behandeln die Bedingungen dieses MoU sowie alle Informationen, die von oder im Auftrag einer der Parteien gemäß diesem MoU bereitgestellt und von einer der Parteien als vertraulich eingestuft werden, vertraulich. Unter „vertraulichen Informationen“ werden nicht öffentliche Informationen oder Materialien verstanden, die eine Partei der anderen Partei im Rahmen dieses MoU mündlich oder schriftlich mitteilt oder bereitstellt, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Entwürfe für oder unveröffentlichte Normen oder andere technische Dokumente, Arbeitsdokumente oder Inhalt von Normen, auf die im Rahmen eines Technischen Komitees zugegriffen wird, sowie Informationen oder Materialien, die geschütztes Know-how oder sensible oder als Verschlussache eingestufte Angelegenheiten betreffen. Hierzu gehören keine Informationen oder Materialien, die bereits vor diesem MoU öffentlich zugänglich waren.
- i) Alle im Rahmen dieses MoU erhaltenen personenbezogenen Daten werden unbeschadet der Datenschutzbestimmungen des CEN und des CENELEC und im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (im Folgenden „DSGVO“) verarbeitet. Personenbezogene Daten, auf die im Rahmen dieses MoU zugegriffen wird, sind vertraulich zu behandeln und dürfen ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Parteien nicht an Dritte weitergegeben werden.

**DIES VORAUSGESCHICKT** bekunden die Parteien die folgende Absicht:

## **ZWECK UND MODALITÄTEN DER ZUSAMMENARBEIT**

### **1. Begriffsbestimmungen und Auslegungen**

Die Parteien vereinbaren, dass, sofern nicht anders angegeben, die folgenden Begriffsbestimmungen gelten:

- „Veröffentlichung“: jedes Werk, das von CEN/CENELEC oder CESNI öffentlich bereitgestellt wurde, wie:
  - o Normen, Normentwürfe, Dokumententwürfe des CEN/CENELEC gemäß Auflistung in Abschnitt 1.2 der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung Teil 2;

- Standards, Standardentwürfe, Erläuterungen, Erläuterungsentwürfe, FAQ, FAQ-Entwürfe des CESNI.
- „Dokument“: jede sonstige technische Spezifikation mit Ausnahme europäischer Normen, die von einer europäischen Normungsorganisation zur wiederholten oder ständigen Anwendung angenommen wird, deren Einhaltung jedoch nicht zwingend vorgeschrieben ist (Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012), wie eine Technische Spezifikation (TS) des CEN/CENELEC, ein Technischer Report (TR) des CEN/CENELEC, CEN Workshop Agreements (CWA).
- „Beitrag“: alle Interventionen, Empfehlungen, Vorschläge, Beratungen oder jedwede Art von Einsatz der anderen Partei, die bei der Erstellung von Veröffentlichungen hilfreich sind. Der Begriff „Beratungen“ schließt jegliche Stimmrechte in den Technischen Komitees aus.

## **2. Zweck des MoU**

Zweck dieses MoU ist der Aufbau einer kooperativen Beziehung zwischen den Parteien mit dem Ziel, zu einem einheitlich hohen Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt, zum Schutz von Umwelt und Klima und zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt in Europa beizutragen.

## **3. Bereiche der Zusammenarbeit**

Die Parteien vereinbaren eine Zusammenarbeit in den in Anlage I dieses MoU aufgeführten konkreten Bereichen. Die Parteien können durch eine Änderung von Anlage I gemeinsam die Absicht bekunden, neue Bereiche der Zusammenarbeit aufzunehmen oder die Zusammenarbeit in bestimmten Bereichen zu beenden.

## **4. Ziele der Zusammenarbeit**

Ziel der Zusammenarbeit ist es, mithilfe eines regelmäßigen Informationsaustauschs über laufende und künftige Arbeiten, einschließlich pränormativer FuE-Tätigkeiten, in für beide Parteien interessanten Bereichen, insbesondere den in Anlage I dieses MoU aufgeführten Bereichen, eine Komplementarität der Tätigkeiten und eine konsistente Entwicklung von Normen sicherzustellen.

## **5. Modalitäten der Zusammenarbeit**

### **5.1. Grundzüge der Zusammenarbeit**

Die Zusammenarbeit basiert auf der folgenden allgemeinen Aufgabenteilung:

- Der CESNI legt die allgemeinen Vorschriften im Rechtsrahmen der EU und der ZKR fest.
- Das CEN und das CENELEC erwägen die Ausarbeitung detaillierter Normen für die Umsetzung der CESNI-Standards durch die Industrie und spielen damit eine wichtige Rolle bei der Gewährleistung der Interoperabilität.
- Der CESNI schlägt in seinen Zuständigkeitsbereichen CEN- und CENELECNormen vor, die für die Industrie von Nutzen sein könnten und die Anforderungen der CESNI-Standards ergänzen.
- Das CEN und das CENELEC erwägen die Ausarbeitung detaillierter Normen gemäß dem Vorschlag des CESNI.

## 5.2. Detaillierte Modalitäten der Zusammenarbeit

5.2.1. Im Rahmen der Normungstätigkeiten des CEN und des CENELEC beachten die ZKR und der CESNI Leitfadens 25 des CEN und des CENELEC, insbesondere dessen Kapitel 5 über europäische institutionelle Interessenträger.

5.2.2. Vorbehaltlich der für jede Partei geltenden Richtlinien, Vorschriften und Leitlinien kann der CESNI in Bezug auf die in Anlage I aufgeführten Angelegenheiten:

- Empfehlungen zu derzeitigen und künftigen Tätigkeiten des CEN und des CENELEC gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 aussprechen, z. B. durch die Angabe von Bedürfnissen und das Vorschlagen von Prioritäten;
- technische Dokumente im Hinblick auf deren eventuelle Aufnahme in das europäische Normenwerk über die regulären Genehmigungsverfahren vorschlagen;
- ggf. Expertenrat zu den Auswirkungen von durch das CEN und das CENELEC ausgearbeiteten europäischen Normen bereitstellen;
- sich bei der Entwicklung europäischer Normen einbringen und ggf. Informationen und Daten im Zusammenhang mit technischen Tätigkeiten des CEN und des CENELEC in den in Anlage I aufgeführten Bereichen der Zusammenarbeit mitteilen;
- das CEN und das CENELEC über jegliche Aktivitäten informieren, die für die Arbeit des CEN und des CENELEC an durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 in Auftrag gegebenen europäischen Normen im Bereich der Binnenschifffahrt oder in Verbindung mit den ZKR-Verordnungen zur Rheinschifffahrt relevant sein könnten.

5.2.3. Vorbehaltlich der für jede Partei geltenden Richtlinien, Vorschriften und Leitlinien können die Parteien in Bezug auf die in Anlage I aufgeführten Angelegenheiten:

- an den Sitzungen der anderen Partei teilnehmen und mitwirken;
- Informationen und Daten in Bezug auf die Tätigkeiten der anderen Partei mit deren vorheriger schriftlicher Zustimmung weitergeben.

5.2.4. Die Beteiligung an bestimmten Technischen Komitees des CEN und des CENELEC oder an den Tätigkeiten des CESNI unterliegt den von der betreffenden Partei festgelegten Vorschriften.

5.2.5. Sofern dies im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses MoU angemessen ist, informiert jede Partei die andere über von ihr organisierte relevante Ereignisse (wie die Einleitung von Normenverfahren, die Veröffentlichung von Grundsatzdokumenten und die Einleitung von öffentlichen Anhörungsverfahren und andere öffentliche Ereignisse).

5.2.6. Sofern dies im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses MoU angemessen ist, können die Parteien Zusammenkünfte für die Zwecke eines Meinungsaustauschs, einer Unterrichtung über laufende Entwicklungen und einer Zusammenarbeit in politischen oder technischen Angelegenheiten von gemeinsamem Interesse für beide Parteien abhalten.

5.2.7. Die Parteien bekunden ihre Absicht, sich für die Ergreifung angemessener Maßnahmen einzusetzen, um die Weitergabe von Informationen oder Dokumenten zu dieser Zusammenarbeit an Dritte, die nicht mit den von diesem MoU erfassten Aktivitäten in Zusammenhang stehen, zu verhindern, es sei denn, dies ist gesetzlich vorgeschrieben oder die Parteien haben etwas anderes vereinbart.

5.2.8. Die Parteien sind sich darüber einig, dass nichts in diesem MoU oder der Zusammenarbeit, die in dessen Rahmen erfolgt, so auszulegen ist, dass eine Partei die andere Partei für Schäden verantwortlich machen kann, die ihr durch die Zusammenarbeit im Rahmen dieses MoU entstehen.

## **6. Kommunikation**

6.1. Zur Erleichterung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs benennen die Parteien die folgenden Ansprechpartner:

CEN und CENELEC:

- Herr Thierry Legrand, Account Manager Mobility (CCMC).
- Alle rechtlichen oder vertraglichen Anliegen sind auch an die Rechtsabteilung von CEN-CENELEC ([legal@cencenelec.eu](mailto:legal@cencenelec.eu)) zu richten.

ZKR/CESNI:

- Herr Han Grooten-Feld, Assistent des CESNI

Die Vertragsparteien unterrichten einander schriftlich bei einer Änderung der oben genannten Ansprechpartner.

6.2. Jegliche Kommunikation, Auskunfts- oder Unterstützungersuchen im Rahmen dieses MoU erfolgt bzw. erfolgen über die angegebenen Ansprechpartner. Die Kommunikation im Rahmen dieses MoU kann in elektronischer Form erfolgen.

6.3. Die Kommunikations- und Dokumentensprache ist Englisch.

## **7. Urheberrecht und dessen Einräumung für Beiträge**

7.1. Das Urheberrecht für die Veröffentlichungen des CEN und des CENELEC und alle Rechte des CEN und des CENELEC an geistigem Eigentum, einschließlich der Rechte an geistigem Eigentum in Verbindung mit Normen oder anderen Dokumenten des CEN und des CENELEC, unabhängig von ihrer Art und ihrem Ursprung, liegen ausschließlich beim CEN und/oder beim CENELEC.

7.2. Die ZKR erkennt an, dass das CEN und das CENELEC den gesetzlichen Urheberrechtsschutz für ihre europäischen Normen und sonstigen Dokumente gemäß dem CEN-CENELEC-Leitfaden 10 „Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications“ sicherstellen müssen.

7.3. Das CEN und das CENELEC erkennen an, dass die Veröffentlichungen des CESNI öffentlich zugänglich sind und in den Amtssprachen der ZKR (Deutsch, Französisch, Niederländisch und Englisch) weltweit unentgeltlich in allen derzeit bekannten Formen verbreitet und verwertet werden können.

- 7.4. Die ZKR stimmt der Übertragung des notwendigen Urheberrechts für den Inhalt der CESNI-Beiträge für das CEN und das CENELEC an das CEN und das CENELEC zu und gestattet dem CEN und dem CENELEC, diese als Teil von CEN- und CENELEC-Dokumenten und -Veröffentlichungen zu vervielfältigen, zu veröffentlichen und zu verbreiten. Diese Urheberrechte werden dem CEN unentgeltlich weltweit übertragen und erstrecken sich auf alle Sprachen und alle derzeit bekannten Formen der Verwertung. Gleichwohl dürfen das CEN und das CENELEC Veröffentlichungen des CESNI weder ganz noch teilweise ohne vorherige schriftliche Genehmigung der ZKR in ihren eigenen Veröffentlichungen verwenden, wiedergeben oder ändern.
- 7.5. Das CEN und das CENELEC nehmen zur Kenntnis und akzeptieren, dass jegliche Einräumung des Urheberrechts für Beiträge des CESNI der weiteren uneingeschränkten Verwertung dieser Beiträge durch den CESNI für dessen eigene Zwecke nicht entgegensteht.
- 7.6. Das CEN und das CENELEC stimmen der Übertragung des notwendigen Urheberrechts für den Inhalt der CEN- und CENELEC-Beiträge zu den CESNI-Tätigkeiten an die ZKR zu und gestatten dem CESNI, diese als Teil von CESNI-Dokumenten und/oder -Veröffentlichungen zu vervielfältigen, zu veröffentlichen und zu verbreiten. Dies schließt jegliche urheberrechtlich geschützten Bestandteile in jeglichen CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen oder späteren Veröffentlichungen, die sich aus den nationalen Umsetzungen dieser Veröffentlichungen durch CEN- und CENELEC-Mitglieder ergeben, aus.
- 7.7. Die ZKR und/oder der CESNI dürfen Teile von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen ohne vorherige schriftliche Genehmigung des CEN und des CENELEC in keiner Art und Weise in ihren eigenen Veröffentlichungen verwenden oder wiedergeben. Dieses MoU erstreckt sich nicht auf die Bedingungen für den Zugang zu, die Nutzung und/oder die Vervielfältigung von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen in ihrer Gesamtheit oder in Teilen durch die ZKR und/oder den CESNI.
- 7.8. Der CESNI nimmt zur Kenntnis und akzeptiert, dass jegliche Einräumung von Urheberrechten für Beiträge des CEN und des CENELEC der weiteren uneingeschränkten Verwertung dieser Beiträge durch das CEN und das CENELEC für deren eigene Zwecke nicht entgegensteht.
- 7.9. Die Parteien erkennen an, dass Veröffentlichungen Dritter (einschließlich CEN- und CENELEC-Mitglieder und CESNI-Mitgliedstaaten) unabhängig von ihrer Art und ihrem Ursprung ausschließliches Eigentum ihrer rechtmäßigen Eigentümer bleiben, sofern nichts anderes vereinbart wurde.

## **8. Kosten des Zugangs zu Veröffentlichungen**

Die Bedingungen für den Zugang zu und die Nutzung von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen werden durch zwei separate Lizenzvereinbarungen geregelt.

## **9. Streitbeilegung und für die Parteien relevante Rechtsvorschriften**

- 9.1. Dieses MoU ändert oder ersetzt nicht die jeweiligen in Kraft befindlichen oder für die Parteien geltenden Gesetze, Verordnungen und Vorschriften.

## **10. Änderung und Beendigung**

- 10.1. Dieses MoU tritt mit Inkrafttreten der Entscheidung in Kraft, mit dem dem CEN und dem CENELEC der Status eines anerkannten Verbandes des CESNI gewährt wird. Es wird für einen Zeitraum von fünf (5) Jahren ab dem Zeitpunkt seiner Unterzeichnung durch beide Parteien geschlossen und verlängert sich jeweils automatisch um weitere fünf Jahre. Es kann jederzeit durch eine schriftliche Vereinbarung zwischen den Parteien geändert werden.
- 10.2. Dieses MoU unterliegt belgischem Recht. Für den Fall, dass Unstimmigkeiten oder Probleme im Rahmen dieses MoU bestehen oder sich daraus ergeben, erklären die Parteien ihre Absicht, diese gütlich zu lösen. In Ermangelung einer für beide Seiten akzeptablen Lösung erfolgt die Beilegung sämtlicher Streitigkeiten, Auseinandersetzungen oder Ansprüche, die sich aus oder im Zusammenhang mit diesem MoU, einschließlich dessen Gültigkeit, Ungültigkeit, Verletzung oder Beendigung, ergeben, nach belgischem Recht.
- 10.3. Jede Partei kann dieses MoU jederzeit mit einer Frist von drei Monaten schriftlich beenden.

**ZU URKUND DESSEN** wird die englische Fassung dieses MoU in zwei Urschriften ausgefertigt und von bevollmächtigten Vertretern der Parteien ordnungsgemäß unterzeichnet.

### **Für und im Namen der ZKR**

Name: Lucia LUIJTEN

Funktion: Generalsekretärin

Ort der Unterzeichnung: Straßburg

Datum der Unterzeichnung:

Unterschrift:

---

**Für und im Namen des CEN und des CENELEC**

**CEN**

**CENELEC**

Name: Elena SANTIAGO CID

Name: Elena SANTIAGO CID

Funktion: Generaldirektorin

Funktion: Generaldirektorin

Ort der Unterzeichnung: Brüssel

Ort der Unterzeichnung: Brüssel

Datum der Unterzeichnung:

Datum der Unterzeichnung:

Unterschrift:

---

Unterschrift:

---

**Anlage**  
**Konkrete Bereiche der Zusammenarbeit**

Der CESNI und das CEN werden in folgenden Bereichen zusammenarbeiten:

- 1) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ des CEN
- 2) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 191 „Ortsfeste Brandbekämpfungsanlagen“ des CEN
- 3) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 464 „Kleine Wasserfahrzeuge“ des CEN
- 4) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 268 „Kryo-Behälter und spezielle Einsatzgebiete der Wasserstofftechnologie“ des CEN
- 5) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 282 „Anlagen und Ausrüstung für Flüssigerdgas“ des CEN
- 6) Arbeiten des CENELEC-Berichter-Sekretariats CLC SR 105 „Brennstoffzellentechnologien“
- 7) Arbeiten des Gemeinsamen Technischen Komitees CEN-CENELEC JTC 13 „Cybersicherheit“ von CEN-CELENEC
- 8) Arbeiten des CEN Workshops CEN/WS 106 „Spezifikation für die Bunkerung von Methanol“
- 9) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 326 „Erdgasfahrzeuge – Betankung und Betrieb“ des CEN

**Memorandum van Overeenstemming**  
tussen  
**de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**  
en  
**het Europees Comité voor Normalisatie (CEN)**  
**het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC)**

## Memorandum van Overeenstemming gesloten tussen

het **Europees Comité voor Normalisatie** IVZW (hierna 'CEN' genoemd), een internationale vereniging zonder winstoogmerk naar Belgisch recht, waarvan de statutaire zetel is gevestigd te 1040 Brussel (België), Wetenschapsstraat 23, het **Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie** IVZW (hierna 'CENELEC' genoemd), een internationale vereniging zonder winstoogmerk naar Belgisch recht, waarvan de statutaire zetel is gevestigd te 1040 Brussel (België), Wetenschapsstraat 23,

vertegenwoordigd door mevrouw Elena Santiago Cid, directeur-generaal, naar behoren gemachtigd dit Memorandum te ondertekenen,

en

de **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (hierna 'CCR' genoemd), waarvan de zetel is gevestigd te 67082 Straatsburg (Frankrijk), 2, Place de la République, vertegenwoordigd door mevrouw Lucia Luijten, secretaris-generaal, naar behoren gemachtigd dit Memorandum te ondertekenen,

hierna afzonderlijk 'de partij' of gezamenlijk 'de partijen' genoemd.

### Preambule

- a) Dit Memorandum van Overeenstemming (hierna 'MvO' genoemd) legt de beginselen en het kader vast voor samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de partijen met betrekking tot de werkzaamheden van CEN en CENELEC en de CCR, uitsluitend wat betreft de standaardiseringsactiviteiten van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (hierna 'CESNI' genoemd).
- b) Dit MvO hangt samen met de gelijktijdige verkrijging door CEN en CENELEC van de status van erkende organisatie bij CESNI.
- c) CESNI heeft onder andere de volgende taken:
  - goedkeuring van technische standaarden op diverse gebieden, vooral met betrekking tot de schepen, informatietechnologie en bemanningen, waarnaar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip van die van de Europese Unie en de CCR, zullen verwijzen voor hun toepassing;
  - overleg over de uniforme uitleg en toepassing van de bedoelde standaarden, de methode voor de toepassing en implementatie van de voorziene procedures, de uitwisseling van informatie en de toezichthoudende mechanismen in de lidstaten;
  - overleg over de afwijkingen en gelijkwaardigheid met betrekking tot de technische voorschriften voor bepaalde schepen;
  - overleg over onderwerpen die prioritair zijn voor de veiligheid van de scheepvaart, de bescherming van het milieu en andere belangrijke binnenvaartaspecten.
- d) CEN en CENELEC zijn twee van de drie Europese normalisatieorganisaties (ENO's), waarvan het voornaamste doel is handelsbelemmeringen voor Europese bedrijven en consumenten weg te nemen. CEN en CENELEC hebben als taak Europese normen vast te stellen om de Europese economie in de wereldhandel, het welzijn van de Europese burgers en het milieu te bevorderen. CEN en CENELEC hebben de institutionele bevoegdheid om via hun diensten een platform te bieden voor de ontwikkeling en bevordering van Europese normen en andere op consensus berustende publicaties op grond van Verordening (EU) 1025/2012.

- e) Normalisatie speelt een belangrijke rol in het overheidsbeleid en de ondersteuning van wetgeving in verschillende bedrijfstakken, het functioneren van de Europese eengemaakte markt en de milieu- en consumentenbescherming.
- f) CEN en CENELEC en de CCR/CESNI erkennen de waarde van samenwerking in het kader van de bevoegdheden en taken die aan CESNI zijn toevertrouwd bij het CCR-besluit over de instelling en werkwijze van CESNI (hierna 'CCR-besluit 2015-I-3' genoemd).
- g) De algemene vergaderingen van CEN en CENELEC hebben de beginselen voor het beleid inzake partnerschappen met stakeholders vastgelegd in deel 2 van het Intern Reglement van CEN-CENELEC en Richtsnoer 25 van CEN-CENELEC die betrekking heeft op 'Het concept van partnerschappen met Europese organisaties en andere stakeholders' (hierna 'Richtsnoer 25' genoemd). Onder de in punt 5 van deze richtsnoer bedoelde categorie 'Europese institutionele stakeholders' vallen in het bijzonder partnerschappen met relevante agentschappen van de Europese Commissie, onderzoeksdiensten of andere Europese intergouvernementele organisaties, zoals het partnerschap in het kader van dit MvO.
- h) De partijen verbinden zich tot de vertrouwelijke behandeling van de bepalingen van dit MvO en alle informatie die door of namens een partij wordt verstrekt op grond van dit MvO en die door een partij als vertrouwelijk wordt aangemerkt. Onder 'vertrouwelijke informatie' wordt verstaan niet-openbare informatie die of niet-openbaar materiaal dat mondeling of schriftelijk door een partij aan de andere wordt bekendgemaakt of verstrekt in het kader van dit MvO, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, ontwerpnormen, niet-gepubliceerde normen of andere technische producten, werkdocumenten of inhoud van normen waartoe toegang is verkregen in het kader van een technisch comité, alsmede informatie die of materiaal dat betrekking heeft op door intellectueel eigendomsrecht beschermde knowhow of gevoelige of geheime aangelegenheden. Informatie die of materiaal dat al voor dit MvO openbaar was, valt hier niet onder.
- i) Persoonsgegevens die zijn verkregen op grond van dit MvO worden verwerkt onverminderd het privacybeleid van CEN en CENELEC en in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (hierna 'AVG' genoemd). Persoonsgegevens waartoe toegang is verkregen op grond van dit MvO blijven vertrouwelijk en worden niet bekendgemaakt aan derden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de partijen.

**DERHALVE** maken de partijen in het licht van het voorgaande het volgende voornemen kenbaar:

## **DOEL EN MODALITEITEN VAN DE SAMENWERKING**

### **1. Definities en interpretaties**

De partijen komen overeen dat de volgende definities van toepassing zijn, tenzij anders vermeld:

- 'publicatie': elk werk dat door CEN/CENELEC of CESNI openbaar is gemaakt, zoals:
  - o normen, ontwerpnormen en ontwerpproducten van CEN/CENELEC, zoals bedoeld in punt 1.2 van deel 2 van het Intern Reglement van CEN-CENELEC;

- standaarden, ontwerpstandaarden, toelichtingen, ontwerptoelichtingen, FAQ's en ontwerp-FAQ's van CESNI.
- 'product': een door een Europese normalisatieorganisatie vastgestelde technische specificatie voor herhaalde of voortdurende toepassing, waarvan de naleving niet verplicht is en die geen norm is (artikel 2.2 van Verordening 1025/2012), zoals een technische specificatie van CEN/CENELEC (TS), een technisch rapport van CEN/CENELEC (TR) of een workshop-afspraken van CEN (CWA).
- 'bijdrage': een tussenkomst, advies, voorstel, overleg of elke vorm van inbreng van de andere partij, die als ondersteuning dient bij het tot stand komen van publicaties. Het begrip 'overleg' sluit stemrecht in de technische comités uit.

## **2. Doel van het MvO**

Dit MvO heeft tot doel een samenwerkingsverband tussen de partijen tot stand te brengen om bij te dragen aan een hoog uniform niveau van veiligheid in de binnenvaart, de bescherming van het milieu en het klimaat, en de digitalisering van de binnenvaart in Europa.

## **3. Gebieden van samenwerking**

De partijen komen overeen samen te werken op de specifieke gebieden die in bijlage I bij dit MvO zijn vermeld. De partijen kunnen gezamenlijk het voornemen kenbaar maken om op aanvullende gebieden samen te werken of de samenwerking op bepaalde gebieden te beëindigen door bijlage I te wijzigen.

## **4. Doelstellingen van de samenwerking**

De samenwerking is erop gericht te waarborgen dat werkzaamheden elkaar aanvullen en samenhangende normen worden ontwikkeld door regelmatig informatie uit te wisselen over lopende en toekomstige werkzaamheden, waaronder prenormatieve O&O-activiteiten, op gebieden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de partijen en in het bijzonder de in bijlage I bij dit MvO vermelde gebieden.

## **5. Modaliteiten van de samenwerking**

### **5.1. Hoofdstructuur van de samenwerking**

De samenwerking is gebaseerd op de volgende algemene taakverdeling:

- CESNI stelt de algemene regels vast binnen het regelgevingskader van de EU en de CCR.
- CEN en CENELEC beraden zich op de ontwikkeling van nadere normen voor de implementatie van de CESNI-standaarden door het bedrijfsleven en spelen daarmee een belangrijke rol bij het waarborgen van interoperabiliteit.
- CESNI stelt op zijn bevoegdheidsgebieden standaarden voor aan CEN en CENELEC die nuttig kunnen zijn voor het bedrijfsleven, ter aanvulling van de voorschriften die in de CESNI-standaarden zijn vastgelegd.
- CEN en CENELEC beraden zich op de ontwikkeling van nadere normen zoals voorgesteld door CESNI.

## 5.2. Nadere modaliteiten van de samenwerking

5.2.1. De CCR en CESNI zorgen in het kader van de normalisatiewerkzaamheden van CEN en CENENELEC voor de naleving van Richtsnoer 25 van CEN en CENELEC en in het bijzonder van punt 5 daarvan, dat betrekking heeft op Europese institutionele stakeholders.

5.2.2. CESNI kan, met inachtneming van de voor elke partij geldende beleidslijnen, regels en richtsnoeren, voor de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden:

- advies uitbrengen over de lopende en toekomstige werkzaamheden van CEN en CENELEC in overeenstemming met artikel 10 van Verordening (EU) nr. 1025/2012, bijvoorbeeld door aan te geven wat de behoeften zijn en door prioriteiten voor te stellen;
- technische documenten voorstellen, zodat deze eventueel kunnen worden opgenomen in het Europese normenstelsel volgens de normale goedkeuringsprocedures;
- waar nodig deskundig advies geven over de gevolgen van Europese normen die door CEN en CENELEC zijn ontwikkeld;
- bijdragen aan de ontwikkeling van Europese normen, alsook informatie en gegevens uitwisselen in verband met de technische werkzaamheden van CEN en CENELEC op de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden, waar van toepassing;
- CEN en CENELEC informeren over alle activiteiten die relevant kunnen zijn voor de werkzaamheden van CEN en CENELEC aan Europese normen waar de Europese Commissie om heeft verzocht op grond van artikel 10 van Verordening 1025/2012 en die betrekking hebben op de binnenvaart of verband houden met reglementen van de CCR voor de Rijnvaart.

5.2.3. De partijen kunnen, met inachtneming van de voor elke partij geldende beleidslijnen, regels en richtsnoeren, voor de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden:

- vergaderingen van de andere partij bijwonen en eraan deelnemen;
- informatie en gegevens uitwisselen die verband houden met de werkzaamheden van de andere partij, met diens voorafgaande schriftelijke toestemming.

5.2.4. Om deel te nemen aan specifieke technische comités van CEN en CENELEC of aan werkzaamheden van CESNI moeten de door de betreffende partij vastgestelde regels in acht worden genomen.

5.2.5. Waar passend binnen het toepassingsgebied van dit MvO, informeert elke partij de andere over belangrijke activiteiten die zij onderneemt (zoals het starten van normalisatieprocedures, het publiceren van beleidsdocumenten en het starten van openbare raadplegingsprocedures en andere openbare activiteiten).

5.2.6. Waar passend binnen het toepassingsgebied van dit MvO, kunnen de partijen bijeenkomen om van gedachten te wisselen, informatie te verstrekken over lopende ontwikkelingen en samen te werken op beleids- of technische gebieden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de partijen.

5.2.7. De partijen maken het voornemen kenbaar redelijke maatregelen te nemen om te voorkomen dat informatie of documenten over de onderhavige samenwerking worden bekendgemaakt aan derden die niet betrokken zijn bij de onder dit MvO vallende werkzaamheden, tenzij dit bij wet verplicht is of anderszins door de partijen is overeengekomen.

5.2.8. De partijen zijn het erover eens dat dit MvO of de samenwerking die op grond daarvan plaatsvindt niet zo mag worden geïnterpreteerd dat de ene partij de andere aansprakelijk kan stellen voor eventuele schade die zij heeft geleden als gevolg van de samenwerking op grond van dit MvO.

## **6. Communicatie**

6.1. Elke partij wijst een contactpersoon aan, om de samenwerking en informatie-uitwisseling te vergemakkelijken:

CEN en CENELEC:

- Dhr. Thierry Legrand, Accountmanager – Mobiliteit (CCMC).
- Juridische of contractuele vragen moeten ook aan de juridische dienst van CEN-CENELEC worden gericht ([legal@cencenelec.eu](mailto:legal@cencenelec.eu)).

CCR/CESNI:

- Dhr. Han Grooten-Feld, assistent CESNI.

Elke partij stelt de andere partij schriftelijk op de hoogte van wijzigingen met betrekking tot deze contactpersonen.

6.2. Alle mededelingen en verzoeken om informatie of ondersteuning op grond van dit MvO worden aan de aangewezen contactpersonen gericht. Het gebruik van elektronische communicatiemiddelen is toegestaan in het kader van dit MvO.

6.3. Mededelingen en/of documenten worden in het Engels uitgewisseld.

## **7. Auteursrecht en erkenning van bijdragen**

7.1. Het auteursrecht op publicaties van CEN en CENELEC of enige intellectuele eigendomsrechten (IER) van CEN en CENELEC, met inbegrip van de intellectuele eigendomsrechten op normen of andere producten van CEN en CENELEC, komen ongeacht de aard en herkomst ervan uitsluitend CEN en/of CENELEC toe.

7.2. De CCR erkent dat het voor CEN en CENELEC noodzakelijk is de rechtsbescherming van het auteursrecht op hun Europese normen of andere producten veilig te stellen in overeenstemming met Richtsnoer 10 van CEN-CENELEC die betrekking heeft op het 'Beleid inzake de verspreiding en de verkoop van en het auteursrecht op publicaties van CEN-CENELEC'.

7.3. CEN en CENELEC erkennen dat de publicaties van CESNI tot het publieke domein behoren en beschikbaar zijn om in alle op dit moment bekende vormen, kosteloos, wereldwijd en in de officiële talen van de CCR (Duits, Frans, Nederlands en Engels) te worden verspreid en gebruikt.

- 7.4. De CCR stemt ermee in CEN en CENELEC het noodzakelijke auteursrecht op de inhoud van bijdragen van CESNI aan de werkzaamheden van CEN en CENELEC te verlenen en CEN en CENELEC toe te staan deze bijdragen te reproduceren, publiceren en verspreiden als onderdeel van de producten en publicaties van CEN en CENELEC. Dit auteursrecht wordt kosteloos en wereldwijd aan CEN verleend en geldt voor alle talen en alle op dit moment bekende vormen van gebruik. CEN en CENELEC mogen publicaties van CESNI echter niet geheel of gedeeltelijk gebruiken, reproduceren of aanpassen in eigen publicaties, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de CCR.
- 7.5. CEN en CENELEC begrijpen en stemmen ermee in dat het verlenen van het auteursrecht op bijdragen van CESNI er niet aan in de weg staat dat CESNI eigen bijdragen onbeperkt blijft gebruiken voor eigen doeleinden.
- 7.6. CEN en CENELEC stemmen ermee in de CCR het noodzakelijke auteursrecht op de inhoud van bijdragen van CEN en CENELEC aan de werkzaamheden van CESNI te verlenen en CESNI toe te staan deze bijdragen te reproduceren, publiceren en verspreiden als onderdeel van producten en/of publicaties van CESNI. Auteursrechtelijk beschermde elementen die zijn opgenomen in publicaties van CEN en CENELEC of in daaropvolgende publicaties die verschijnen in het kader van de nationale implementatie daarvan door de leden van CEN en CENELEC, zijn hiervan uitgesloten.
- 7.7. De CCR en/of CESNI mogen geen delen van publicaties van CEN en CENELEC, in welke vorm of op welke wijze dan ook, gebruiken of reproduceren in eigen publicaties, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van CEN en CENELEC. Dit MvO heeft geen betrekking op de voorwaarden voor de toegang tot, het gebruik en/of de reproductie van gehele of gedeeltelijke publicaties van CEN en CENELEC door de CCR en/of CESNI.
- 7.8. CESNI begrijpt en stemt ermee in dat het verlenen van het auteursrecht op bijdragen van CEN en CENELEC er niet aan in de weg staat dat CEN en CENELEC eigen bijdragen onbeperkt blijven gebruiken voor eigen doeleinden.
- 7.9. De partijen erkennen dat publicaties van derden (met inbegrip van de leden van CEN en CENELEC en de lidstaten van CESNI), ongeacht de aard of herkomst ervan, uitsluitend de rechtmatige eigenaars ervan toekomen, tenzij anders overeengekomen.

## **8. Kosten van toegang tot publicaties**

De voorwaarden voor toegang tot en gebruik van publicaties van CEN en CENELEC worden geregeld in twee afzonderlijke licentieovereenkomsten.

## **9. Geschillenbeslechting en door de partijen toegepaste wetgeving**

- 9.1. Dit MvO wijzigt of vervangt de wetgeving, regelgeving en voorschriften die van kracht zijn voor of van toepassing zijn op de partijen niet.

## 10. Wijziging en beëindiging

- 10.1. Dit MvO treedt in werking zodra de beslissing om CEN en CENELEC de status van erkende organisatie bij CESNI te verlenen van kracht is geworden. Het MvO geldt voor een periode van vijf (5) jaar vanaf de datum van ondertekening ervan door de partijen en wordt automatisch verlengd voor opeenvolgende perioden van vijf jaar. De overeenkomst kan op ieder moment bij schriftelijke overeenkomst tussen de partijen worden gewijzigd.
- 10.2. Op dit MvO is het Belgische recht van toepassing. De partijen maken het voornemen kenbaar om meningsverschillen of problemen uit hoofde van of in verband met dit MvO in der minne te regelen. Als niet tot een wederzijds aanvaardbare oplossing kan worden gekomen, zullen geschillen, betwistingen of vorderingen uit hoofde van of in verband met dit MvO en de geldigheid, ongeldigheid, schending of beëindiging daarvan, worden geregeld volgens de Belgische rechtsregels.
- 10.3. Elke partij kan dit MvO op ieder moment beëindigen door de andere partij daarvan drie maanden van tevoren schriftelijk in kennis te stellen.

**TEN BLIJKE WAARVAN** dit MvO in het Engels is opgesteld in twee originele exemplaren en naar behoren is ondertekend door de gemachtigde vertegenwoordigers van de partijen.

### Voor en namens de CCR

Naam: Lucia LUIJTEN

Hoedanigheid: secretaris-generaal

Plaats van ondertekening: Straatsburg

Datum van ondertekening:

Handtekening:

---

**Voor en namens CEN en CENELEC**

**CEN**

Naam: Elena SANTIAGO CID

Hoedanigheid: directeur-generaal

Plaats van ondertekening: Brussel

Datum van ondertekening:

Handtekening:

---

**CENELEC**

Naam: Elena SANTIAGO CID

Hoedanigheid: directeur-generaal

Plaats van ondertekening: Brussel

Datum van ondertekening:

Handtekening:

---

**Bijlage**  
**Specifieke gebieden van samenwerking**

CESNI en CEN zullen op de volgende gebieden samenwerken:

- 1) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 15 – Binnenschepen'
- 2) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 191 – Vast ingebouwde brandblusinstallaties'
- 3) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 464 – Kleine schepen'
- 4) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 268 - Cryogene schepen en specifieke toepassingen van waterstoftechnologieën'
- 5) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 282 – LNG-installatie en -uitrusting'
- 6) Werkzaamheden van het rapportage-secretariaat van CENELEC 'CLC/SR 105 – Brandstofceltechnologieën'
- 7) Werkzaamheden van het gezamenlijk technisch comité van CEN-CENELEC 'JTC 13 – Cybersecurity'
- 8) Werkzaamheden van de workshops van CEN 'CEN/WS 106 – Specificatie voor het bunkeren van methanol'
- 9) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 326 – Voertuigen op aardgas - Brandstofvoorziening en gebruik'

**PROTOCOLE 5**  
**Agrément d'une organisation non gouvernementale agréée auprès de la CCNR**

**Résolution**

La Commission Centrale,

vu la demande d'agrément du 30 avril 2024 présentée par le Comité technique international de prévention et d'extinction du Feu,

vu le Règlement intérieur de la CCNR, en particulier sa section 12 relative à l'agrément et la participation des organisations non gouvernementales,

vu le Règlement sur le statut pour les organisations non gouvernementales agréées (arrêté par la résolution CCR 2001-I-3-II, pt. I-2), en particulier son article 1<sup>er</sup> sur l'attribution de l'agrément,

après un examen exhaustif de la conformité de la demande du Comité technique international de prévention et d'extinction du Feu aux critères déterminant l'attribution de l'agrément définis à l'article 1<sup>er</sup> du Règlement,

constatant que le Comité technique international de prévention et d'extinction du Feu s'est engagé à respecter les obligations rattachées à l'agrément d'une organisation tel que prévues à l'article 3 du Règlement sur le statut pour les organisations non gouvernementales agréées,

décide d'accorder au Comité technique international de prévention et d'extinction du Feu le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de 5 ans, renouvelable tacitement,

invite le Comité technique international de prévention et d'extinction du Feu à participer aux travaux de la CCNR notamment pour les domaines d'activité des règles de police, des prescriptions techniques, de la formation, des qualifications professionnelles, du transport des matières dangereuses, de l'automatisation et de l'infrastructure,

rappelle que la mise en œuvre des résolutions relatives aux organisation non gouvernementales agréées est visée par la procédure concernant la participation des organisations non gouvernementales agréées aux travaux de la CCNR (appendice du Règlement sur le statut pour les organisations non gouvernementales agréées),

donne mandat à la Secrétaire générale de transmettre la présente résolution au Comité technique international de prévention et d'extinction du Feu.

### **III. Aspects économiques**

#### **PROTOCOLE 6 Situation économique de la navigation rhénane**

##### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

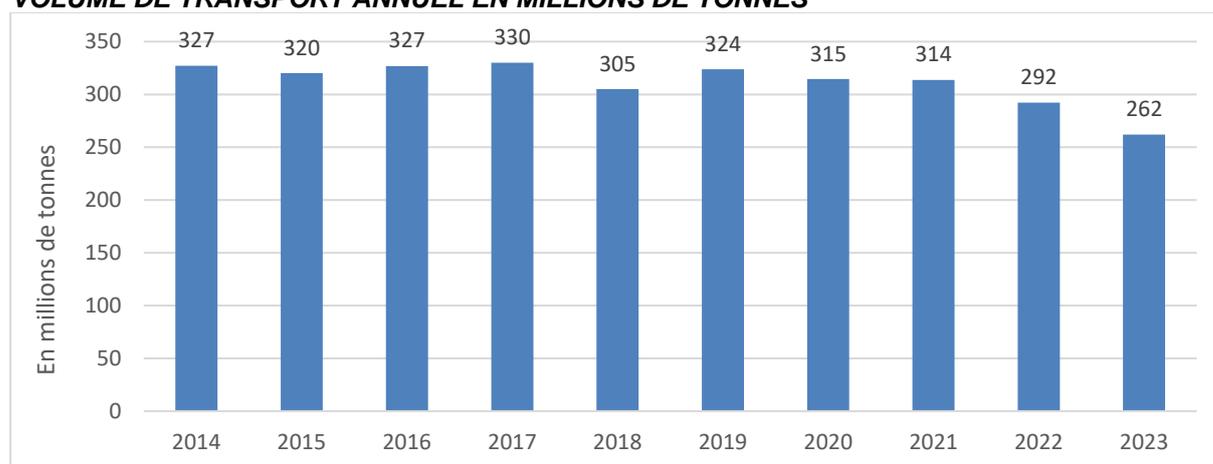
prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2023.

##### **Annexe**

## 1. Transport de marchandises en 2023

Les quantités de marchandises transportées sur le Rhin au cours de l'année 2023 ont été fortement impactées par la dégradation de la situation macroéconomique. Le volume de transport, à hauteur de 262 millions de tonnes, était encore inférieur à celui relevé pour l'année 2022, marquée par les basses eaux. En 2023, la baisse enregistrée était de -10,4 % par rapport à l'année précédente. La dégradation de la situation économique susmentionnée a particulièrement pesé sur le transport de marchandises sèches et le transport de conteneurs.

**FIGURE 1 : TRANSPORT DE MARCHANDISES ASSURÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN\* – VOLUME DE TRANSPORT ANNUEL EN MILLIONS DE TONNES**



Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat

\* Dans de précédents rapports, seules les quantités transportées sur le Rhin traditionnel, c'est-à-dire de Bâle à la frontière germano-néerlandaise, ont été présentées. Il sera désormais possible de rendre compte des volumes transportés sur l'ensemble du Rhin, de Bâle à la mer du Nord (y compris vers Anvers, via la liaison Rhin-Escaut). Toutes les mesures nécessaires ont été prises pour éviter le double comptage lors du calcul de la quantité totale de marchandises transportées sur l'ensemble du Rhin.

La figure 2 indique clairement que le segment des sables, terres, graviers et matériaux de construction, caractérisé par l'importance de ses volumes, accuse particulièrement des pertes de quantités depuis plusieurs années déjà. Outre la période de basses eaux survenue en 2022, ce sont essentiellement des facteurs économiques qui peuvent être incriminés. La guerre d'agression de la Russie contre l'Ukraine a entraîné des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement des matériaux de construction. De plus, la forte inflation a rendu nécessaire la hausse des taux d'intérêt. L'augmentation des coûts de financement dans le secteur de la construction a eu un impact négatif sur la conjoncture dans le bâtiment.

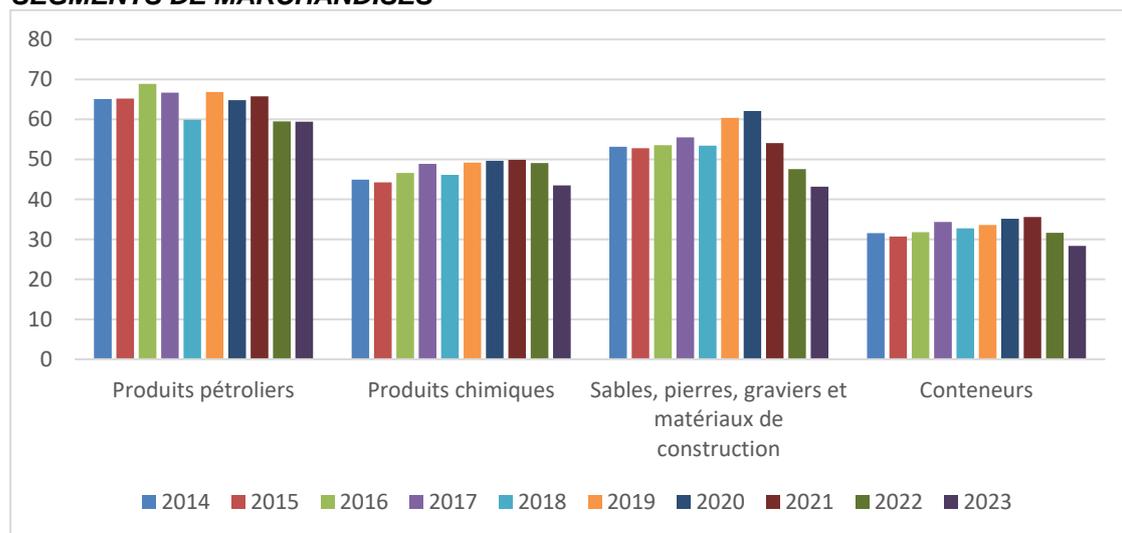
De manière générale, en 2023, le transport de marchandises sur l'ensemble du Rhin a subi les répercussions négatives de certains facteurs, notamment une demande globale plus faible en raison de la forte inflation, de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et d'autres conflits géopolitiques qui ont conduit à un ralentissement économique mondial. Par exemple, la production chimique du plus grand pays producteur (Allemagne) a diminué de -11 % en 2023, en raison d'une baisse de la demande globale de produits chimiques. Cette baisse est identique à celle de -11,4 % affichée par le transport de produits chimiques sur le Rhin.

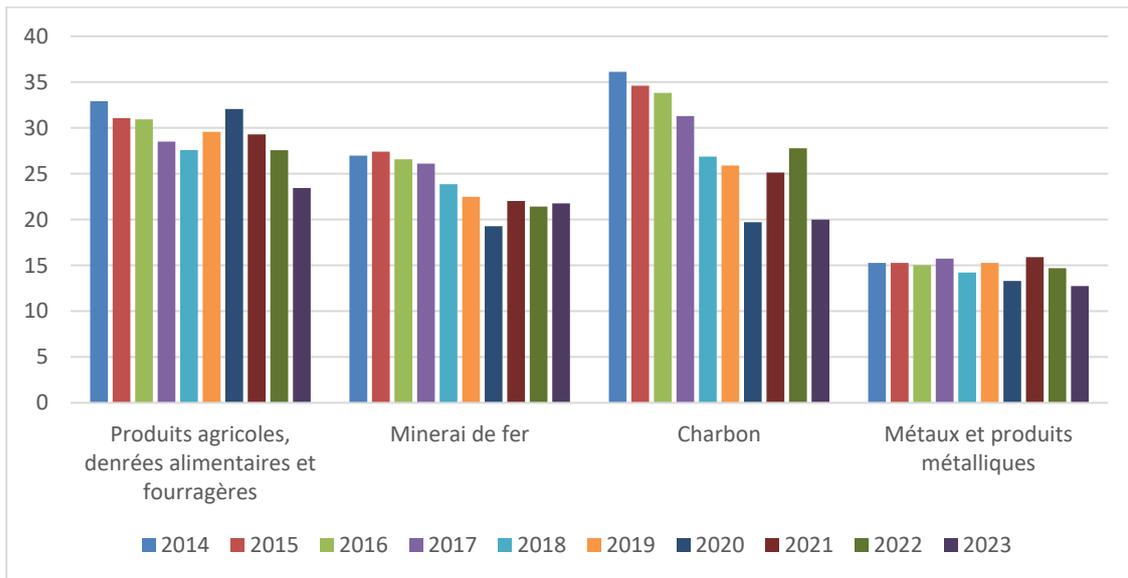
Pour d'autres segments de marchandises également, le recul enregistré dans la navigation intérieure s'explique par celui d'autres secteurs économiques, tels que le commerce mondial. Les statistiques relatives au transport maritime sont représentatives du commerce mondial, étant donné que celui-ci est assuré à 90 % par voie maritime. De ce point de vue, il est important de se référer au transport maritime de conteneurs dans le port de Rotterdam, qui a diminué de -7 % en 2023 par rapport à 2022. Les principales raisons de cette diminution sont la baisse de la consommation, la baisse de la production en Europe et la perte, en conséquence des sanctions, des quantités en provenance et à destination de la Russie. Ce recul est inférieur à la baisse du transport fluvial de conteneurs sur le Rhin (-10,4 %). Il peut en être conclu que la navigation intérieure a non seulement souffert des facteurs susmentionnés, mais qu'elle a également perdu des parts de marché dans le transport de conteneurs au profit d'autres modes de transport.

Le résultat plutôt positif pour le minerai de fer s'explique par la reconstitution des réserves de minerai de fer au cours de l'année 2023. Celles-ci ont pu être reconstituées, compte tenu des faibles quantités de minerai de fer importées pendant l'année 2022 en raison de la faible production d'acier. Le résultat négatif enregistré pour les produits agricoles était dû à la sécheresse et aux inondations, ainsi qu'aux mauvaises récoltes qui en ont résulté pour l'agriculture européenne. La récolte de céréales dans les pays rhénans a été exceptionnellement faible en 2023.

On observe également que le transport de charbon n'a pas prospéré en 2023, contrairement à l'année précédente, en raison de la baisse de la demande de charbon dans le secteur de l'énergie. Le plus grand segment de marchandises en termes de volume, celui des produits pétroliers, a tout de même pu atteindre, au cours de l'année 2023, le résultat affiché l'année précédente.

**FIGURE 2 : TRANSPORT DE MARCHANDISES ASSURÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN\*, PAR SEGMENTS DE MARCHANDISES**





Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat

\* Ensemble du Rhin = Rhin de Rheinfelden (CH) à la mer du Nord (y compris la liaison Rhin-Escaut vers Anvers)

**TABLEAU 1 : ÉVOLUTION DU VOLUME ANNUEL DE FRET POUR L'ENSEMBLE DE LA NAVIGATION RHÉNANE\*, SELON LES PRINCIPALES CATÉGORIES DE MARCHANDISES – QUANTITÉS EN MILLIONS DE TONNES**

	2022 (en mio. t)	2023 (en mio. t)	Taux de variation entre 2023 et 2022
Produits pétroliers	59,48	59,42	-0,1%
Produits chimiques	49,08	43,50	-11,4%
Sables, terres, graviers, matériaux de construction	47,55	43,17	-9,2%
Conteneurs	31,64	28,36	-10,4%
Produits agricoles, denrées alimentaires et fourragères	27,56	23,44	-14,9%
Minerai de fer	21,42	21,77	+1,6%
Charbon	27,78	20,00	-28,0%
Métaux et produits métalliques	14,69	12,74	-13,3%
<b>Total**</b>	<b>292,0</b>	<b>262,0</b>	<b>-10,4%</b>

Source : analyse réalisée par la CCNR à partir de données établies par Destatis et le Rijkswaterstaat

\* Ensemble du Rhin = Rhin de Rheinfelden (CH) à la mer du Nord (y compris la liaison Rhin-Escaut vers Anvers)

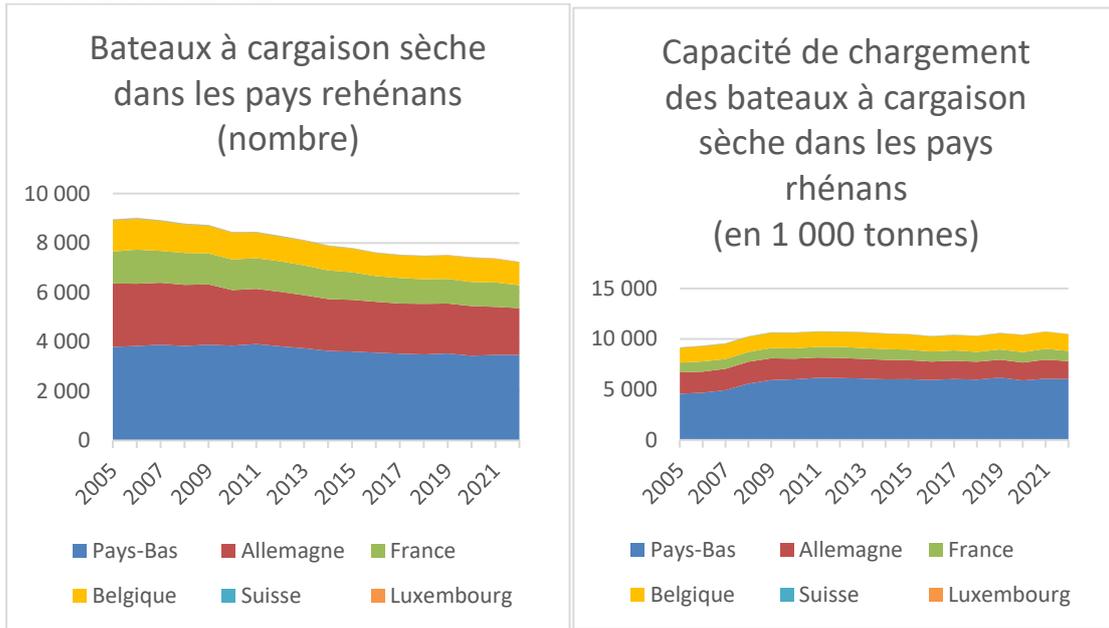
\*\* Le résultat total ne correspond pas à la somme des différentes catégories de marchandises, étant donné que seules les principales catégories de marchandises sont répertoriées ici.

## 2. Tendances de l'offre - Données relatives à la flotte

Étant donné que, pour l'année 2023, les données relatives à la flotte ne sont pas encore disponibles pour la France et la Suisse, les figures 3 et 4 s'arrêtent à l'année 2022.

La flotte néerlandaise présente la plus grande offre de cale d'Europe occidentale. Le nombre de bateaux de navigation intérieure néerlandais opérant dans le secteur des marchandises sèches représente près de la moitié du nombre total de bateaux à cargaison sèche d'Europe occidentale. La capacité de chargement des bateaux à cargaison sèche néerlandais représente même 57 % de l'offre de cale totale de la flotte d'Europe occidentale.

**FIGURE 3 : ÉVOLUTION DE LA FLOTTE EN EUROPE OCCIDENTALE - BATEAUX À CARGAISON SÈCHE**

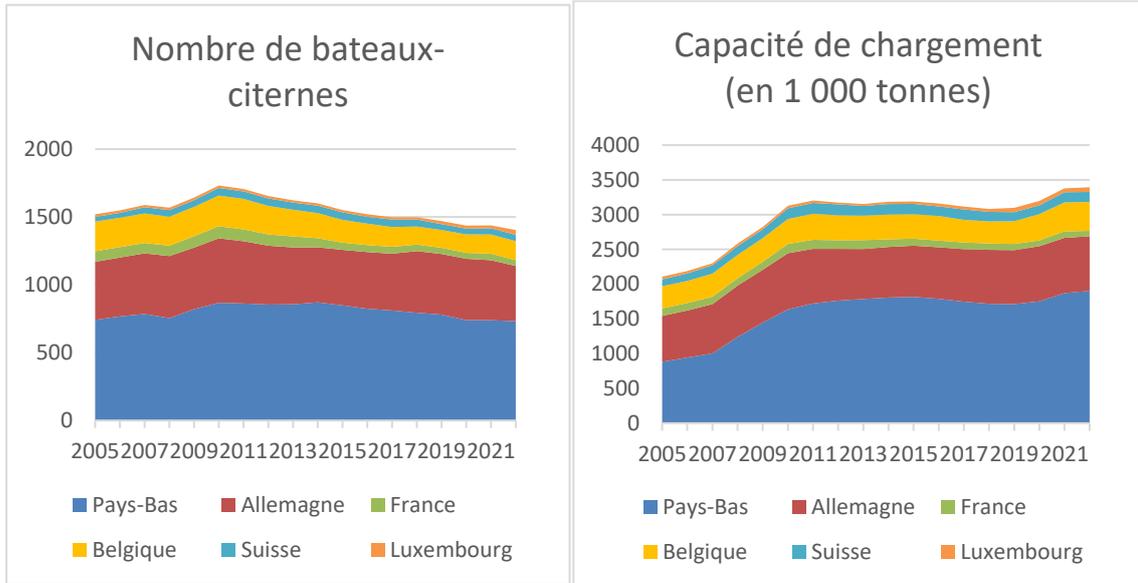


Sources : VNF (France), CBS/Rijkswaterstaat (Pays-Bas), ITB (Belgique), Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Allemagne), Registre des flottes (Luxembourg), Ports rhénans suisses (Suisse)

Pourtant, le nombre de bateaux à cargaison sèche diminue. Entre 2012 et 2022, il a baissé d'environ -13 %. En revanche, l'offre de cale n'a diminué que de -2% environ. Cela est dû au fait que ce sont surtout des bateaux de petite taille qui ont quitté le marché et que des bateaux de taille supérieure y sont entrés. La capacité de chargement totale est ainsi restée presque constante.

Le nombre de bateaux-citernes a également diminué ces dernières années. Entre 2012 et 2022, la baisse a été d'environ -15 %. En revanche, la capacité de chargement des bateaux-citernes d'Europe occidentale a augmenté d'environ +7 % au cours de la même période. Cette évolution résulte du renouvellement structurel de la flotte de bateaux-citernes, marqué par le passage des bateaux à simple coque aux bateaux à double coque.

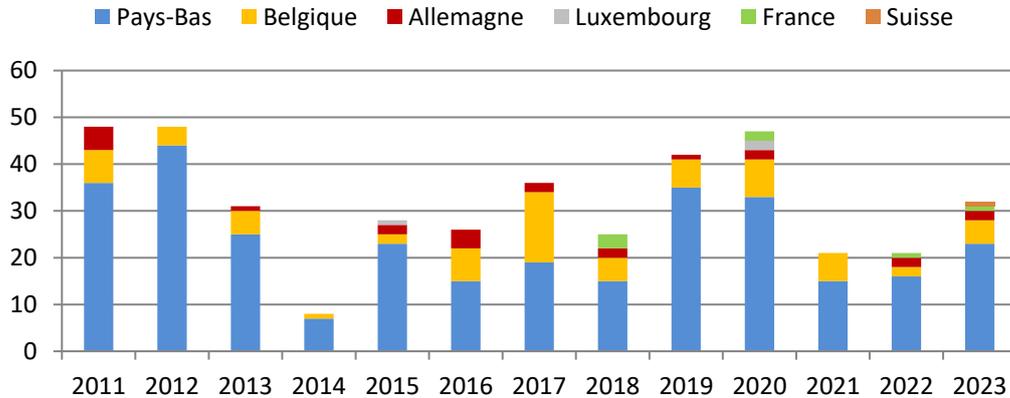
**FIGURE 4 : ÉVOLUTION DE LA FLOTTE EN EUROPE OCCIDENTALE - BATEAUX-CITERNES**



Sources : voir figure 3

En 2023, 32 nouveaux bateaux à marchandises sèches sont entrés sur le marché en Europe occidentale, ce qui représente une augmentation par rapport aux deux années précédentes. Rien qu'aux Pays-Bas, 23 nouveaux bateaux ont été immatriculés.

**FIGURE 5 : NOMBRE DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX À MARCHANDISES SÈCHES**

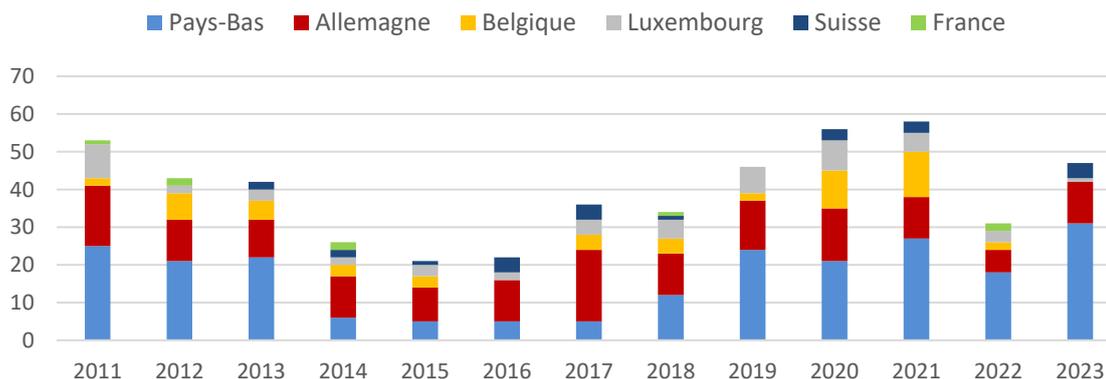


Source : IVR

En 2023, comme cela avait déjà été le cas pendant l'année précédente, des barges de poussage rhénanes ont été vendues dans la région du Danube. Pendant les dix premiers mois de l'année 2023, il s'agissait d'une centaine de bateaux à marchandises sèches en provenance des Pays-Bas, de Belgique et d'Allemagne.

En 2023, 47 nouveaux bateaux-citernes sont entrés sur le marché d'Europe occidentale ; 31 d'entre eux ont été immatriculés aux Pays-Bas.

**FIGURE 6 : NOMBRE DE NOUVELLES CONSTRUCTIONS DE BATEAUX-CITERNES**



Source : IVR

Enfin, 6 nouveaux pousseurs et remorqueurs ont été mis sur le marché, dont 4 aux Pays-Bas. Environ 10 pousseurs de petite à moyenne taille ont été vendus dans la région du Danube.

### 3. Perspectives pour la demande de transport

Au cours de l'année 2023, l'économie mondiale a connu une croissance de +3,2 %. Le même taux est attendu pour les années 2024 et 2025. Il est inférieur à la moyenne annuelle historique (2000-2019) de +3,8 %. Cette évolution reflète la politique monétaire rigoureuse mise en œuvre et le retrait du soutien budgétaire.

Pour la navigation rhénane, c'est surtout la croissance des économies avancées qui s'avère intéressante. Celle-ci progressera légèrement, la hausse traduisant principalement une reprise dans la zone euro par rapport à la faible croissance enregistrée en 2023. Selon les projections, la croissance dans la zone euro devrait passer de son faible taux estimé à +0,4 % en 2023, illustrant la charge relativement élevée que représente la guerre en Ukraine, à +0,8 % en 2024 et à +1,5 % en 2025. Une augmentation de la consommation des ménages est attendue, car les effets du choc sur les prix de l'énergie s'atténuent et une baisse de l'inflation soutient la croissance du revenu réel. La croissance en Allemagne, qui joue un rôle essentiel pour la navigation rhénane, se redressera également, passant de -0,3% en 2023 à +0,2% en 2024 et à +1,3% en 2025. Dans le contexte de ces prévisions économiques, une légère reprise de la demande de transport est donc attendue en 2024 et 2025.

Si l'on considère les différents segments, l'avenir proche laisse présager une reprise modérée mais incertaine des principaux marchés pour la navigation intérieure :

- Alors que, dans le secteur chimique, la confiance a continué de se rétablir au premier trimestre 2024, et qu'une baisse de l'inflation est attendue, il est encore trop tôt pour dire si l'industrie chimique est sur la voie de la reprise.
- En ce qui concerne le secteur sidérurgique, l'incertitude économique et géopolitique persistante continuera de peser sur la croissance du marché de l'acier au cours des prochains trimestres. Cependant, de premiers indices portent à croire que la demande mondiale d'acier repartira à la hausse en 2025.
- Malgré les prévisions qui désignent le transport de conteneurs comme un marché en pleine croissance, le transport fluvial de conteneurs connaît aujourd'hui un recul. Une reprise pourrait néanmoins se dessiner, étant donné que les volumes transportés en avril 2024 étaient comparables à ceux d'avril 2023 et que la croissance du transport maritime de conteneurs devrait se stabiliser à environ +3% par an à partir de 2024.

#### **IV. Patentes de bateliers et équipages**

**PROTOCOLE 7**  
**Patentes de batelier et équipages**  
**Amendements du Règlement relatif au personnel**  
**de la navigation sur le Rhin (RPN)**  
**(Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10)**

1. Par sa résolution 2022-II-9 du 8 novembre 2022, adoptée par voie écrite, la CCNR a adopté le nouveau RPN, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023.
2. Le RPN fixe dans son chapitre 16 les modalités pour l'obtention du certificat de qualification d'expert en navigation à passagers. Lors de la révision du RPN, les États membres avaient décidé de conserver le système rhénan, c'est à dire l'exigence selon laquelle le candidat doit avoir suivi une formation reconnue et avoir passé avec succès l'examen final.
3. Or, la directive (UE) 2017/2397 prévoit deux voies pour l'obtention du certificat de qualification : la formation reconnue, comme dans le RPN, ou un examen administratif passé avec succès.
4. Certains États membres de la CCNR souhaitent offrir aux candidats la possibilité de suivre la deuxième voie.
5. Le comité STF propose par conséquent de modifier les articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10 afin de donner aux États membres la possibilité de choisir eux-mêmes les modalités d'obtention de la qualification.
6. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

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

Les amendements proposés permettent aux États membres de la CCNR d'offrir une nouvelle voie pour l'obtention du certificat de qualification d'expert en navigation à passagers, à savoir la seule réussite à un examen administratif. Cela permettra de moderniser et de simplifier le système rhénan et de rester attractif pour les candidats.

#### **Alternatives éventuelles aux amendements envisagés**

La CCNR pourrait décider de ne pas modifier les dispositions du RPN. Cela pourrait toutefois restreindre les États membres qui souhaitent offrir une deuxième voie pour l'obtention de la qualification.

#### **Conséquences de ces amendements**

Un amendement au RPN aurait pour avantage de mettre en œuvre des règles harmonisées claires et transparentes au sein des États membres.

Ces amendements permettent aux États membres de la CCNR et de l'UE de se conformer à la fois aux exigences de la directive et à celles du RPN, sans affecter les décisions déjà prises par certains États membres de la CCNR.

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

Sans modification, certains États membres pourraient perdre des candidats à l'obtention du certificat de qualification d'expert en navigation à passagers. Cela nuirait à l'attrait du système rhénan.

## Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de garantir l'unicité du régime rhéan,

rappelant sa résolution du 8 novembre 2022 (2022-II-9) relative à l'adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> 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,

vu la directive (UE) 2017/2397 et afin d'harmoniser le cadre juridique rhéan et de l'Union européenne de manière à garantir des conditions équivalentes pour l'obtention des qualifications et de renforcer ainsi la mobilité des employés et l'attrait des activités professionnelles dans la navigation intérieure,

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

adopte l'amendement aux articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## Annexe

**Amendements au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)  
(Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10)**

1. *L'article 16.02 est rédigé comme suit :*

**« Article 16.02**

**Obtention du certificat de qualification pour les experts en navigation à passagers**

1. Pour la première obtention d'un certificat de qualification d'expert en navigation à passagers, le candidat doit être âgé de 18 ans au moins et posséder les compétences énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5). Celles-ci sont réputées acquises lorsque la personne concernée a réussi l'examen organisé conformément à l'article 16.03 :
  - a) en tant que composante d'une formation de base reconnue ou
  - b) sous la responsabilité d'une autorité compétente.
2. Le certificat de qualification d'expert en navigation à passagers est valable cinq ans.
3. Quiconque sollicite le renouvellement d'un certificat de qualification d'expert en navigation à passagers doit à nouveau passer avec succès l'examen visé au chiffre 1. »

2. *L'article 16.03 est rédigé comme suit :*

**« Article 16.03**

**Examen pour les experts en navigation à passagers**

L'examen comprend une partie théorique et une partie pratique.

La partie théorique de l'examen est réussie si le candidat justifie l'acquisition des connaissances énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5).

La partie pratique est réussie si le candidat a passé avec succès l'examen pratique conformément à l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 2). La partie pratique de l'examen est passée à bord d'un bâtiment ou dans une installation à terre, qui sont conformes aux exigences techniques énoncées dans l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 2). »

3. *L'article 16.04 est rédigé comme suit :*

**« Article 16.04  
Formation pour les experts en navigation à passagers**

La formation visée à l'article 16.02, chiffre 1, lettre a) doit être approuvée par l'autorité compétente dans les conditions fixées à l'article 16.05 et doit comporter :

- a) une formation théorique permettant d'acquérir les connaissances énoncées dans l'ES-QIN (Partie I, Chapitre 5) ;
- b) une formation pratique permettant d'acquérir les aptitudes énoncées dans l'ES-QIN (Partie II, Chapitre 2). »

4. *L'article 16.10, titre et chiffre 1, est rédigé comme suit :*

**« Article 16.10  
Attestation de la fonction**

- 1. Après réussite à l'examen final visé à l'article 16.03, l'autorité compétente établit un certificat de qualification d'expert en navigation à passagers conforme au modèle figurant dans l'ES-QIN (Partie V, Chapitre 1). »

## PROTOCOLE 8

### **Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (article 1.02, chiffre 57) - Adaptation du RPN pour la prise en compte du Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé (ES-QIN 2024/1)**

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - se référeront en vue de leur application.
2. Par sa résolution 2022-II-9 du 8 novembre 2022, adoptée par voie écrite, la CCNR a adopté le nouveau RPN, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023.
3. Lors de sa réunion du 11 avril 2024, le CESNI a adopté l'édition 2024/1 de l'ES-QIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-QIN 2019/1, notamment dans les domaines suivants :
  - ajouts visant à renforcer certaines compétences au niveau de commandement pour la navigation sur des voies d'eau à caractère maritime ;
  - mise à jour des renvois à l'ES-TRIN (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure) ;
  - mise à jour des renvois à l'ES-RIS (Standard européen pour les Services d'Information Fluviale) ;
  - mise à jour de la terminologie et harmonisation avec le Règlement d'exécution de la Commission (UE) 2020/182 ;
  - améliorations rédactionnelles et clarifications.
4. L'ES-QIN n'est pas un standard contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, des organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs. La CCNR et l'UE ont exprimé l'intention de mettre en vigueur l'ES-QIN 2024/1 de manière coordonnée, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, au moyen d'une référence au sein de leurs cadres législatifs respectifs.
5. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

### **Besoins auxquels les modifications proposées visent à répondre**

Ces amendements visent à actualiser la référence à l'ES-QIN dans le RPN à l'article 1.02, chiffre 57.

### **Alternatives éventuelles aux modifications envisagées**

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

### **Conséquences desdites modifications**

La définition de l'ES-QIN à l'article 1.02, chiffre 57, du RPN est actualisée.

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

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas la mise en œuvre coordonnée de l'ES-QIN au sein des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE.

## **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant sa résolution du 8 novembre 2022 (2022-II-9) relative à l'adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023,

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

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

vu le Standard européen pour les qualifications professionnelles en navigation intérieure (ES-QIN), édition 2024/1, adopté le 11 avril 2024 par le CESNI,

vu la directive (UE) 2017/2397 et afin d'harmoniser le cadre juridique rhénan et de l'Union européenne de manière à garantir des conditions équivalentes pour l'obtention des qualifications et de renforcer ainsi la mobilité des employés et l'attrait des activités professionnelles dans la navigation intérieure,

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

adopte l'amendement à l'article 1.02, chiffre 57 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

### **Annexe**

**Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)  
(article 1.02, chiffre 57) - Adaptation du RPN pour la prise en compte du Standard  
européen pour les qualifications en navigation intérieure actualisé  
(ES-QIN 2024/1)**

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

*L'article 1.02, chiffre 57, est rédigé comme suit :*

« 57. « ES-QIN » le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure, édition 2024/1<sup>1</sup>. »

---

<sup>1</sup> Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN), édition 2024/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2024-I-1 du 11 avril 2024.

## **PROTOCOLE 9**

### **Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (Annexe 1) - Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle)**

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 1<sup>er</sup> avril 2023.
2. L'annexe 1 au RPN contient le modèle de certificat d'aptitude médicale, tel que développé dans le cadre du CESNI aux fins de l'harmonisation.
3. Au cours de sa réunion tenue le 23 mai 2024, le Groupe de travail des qualifications professionnelles du CESNI (CESNI/QP) a décidé de compléter le modèle de certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure. Ce complément permet d'aligner le modèle sur les standards CESNI relatifs à l'aptitude médicale (ES-QIN, Partie IV).
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 doit répondre l'amendement proposé**

L'amendement vise à harmoniser l'annexe 1 du RPN et le modèle actualisé de certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure, adopté par le CESNI.

Le complément permet d'aligner le modèle sur les standards CESNI pour l'aptitude médicale (ES-QIN, Partie IV).

Les médecins reconnus peuvent ainsi mentionner que le sens chromatique est jugé suffisant en vertu de la disposition dérogatoire de l'appendice 1 à la Partie IV de l'ES-QIN. Celle-ci prévoit que les titulaires d'un certificat de conduite délivré conformément à la directive 96/50/CE du Conseil dont le quotient à l'anomaloscope pour le sens chromatique est compris entre 0,7 et 3,0 sont réputés aptes si leur certificat a été délivré avant le 1<sup>er</sup> avril 2004.

#### **Alternatives éventuelles l'amendement envisagé**

Aucune, à l'exception d'un rejet de l'amendement proposé.

#### **Conséquences de cet amendement**

L'annexe 1 du RPN est actualisée. Depuis l'entrée en vigueur du RPN le 1<sup>er</sup> avril 2023 et jusqu'à l'entrée en vigueur de l'amendement le 1<sup>er</sup> janvier 2025, les titulaires de certificats de conduite concernés peuvent bénéficier des dispositions transitoires du chapitre 20 du RPN et des dispositions de la Partie IV de l'ES-QIN. La difficulté résidait dans le fait que les médecins n'étaient pas en mesure de documenter correctement l'application de la dérogation.

#### **Conséquences d'un rejet de l'amendement proposé**

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Le modèle figurant en annexe 1 pourrait être conservé en l'état.

Cela aurait toutefois deux conséquences :

- 1) les médecins n'auraient pas la possibilité de cocher l'application de la disposition dérogatoire dans le certificat médical relatif à l'aptitude médicale ; cela pourrait les conduire à ajouter des mentions manuscrites non harmonisées et moins lisibles.
- 2) le modèle délivré par les États membres de la CCNR ne serait pas harmonisé avec celui des autres États membres du CESNI.

## **Résolution**

La Commission centrale,

rappelant sa résolution du 8 novembre 2022 (2022-II-9) relative à l'adoption du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023,

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

afin de répondre efficacement aux problèmes pratiques auxquels les États membres sont confrontés dans la mise en œuvre de la résolution 2022-II-9 en ce qui concerne la documentation de l'acuité visuelle de titulaires de certains certificats de conduite délivrés avant le 1<sup>er</sup> avril 2004,

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

adopte l'amendement à l'annexe 1 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin figurant en annexe à la présente résolution

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## **Annexe**

**Annexe au protocole 9**

**Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) Annexe 1 -  
Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle)**

*L'annexe 1 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin est modifiée  
comme suit :*

*Après les mots «  09 Limitation à la tâche suivante » sont ajoutés, sur une nouvelle ligne  
et sans indentation, les mots suivants :*

*«  Apte, dès lors que le certificat de conduite au sens de la directive 94/50/CE a été délivré avant  
le 1<sup>er</sup> avril 2004 ».*

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

### PROTOCOLE 10

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

#### Résolution

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

Article 4.07, chiffre 3, 3<sup>ème</sup> phrase - AIS Intérieur et ECDIS Intérieur  
(adoptée par la résolution 2014-I-12, renouvelée en dernier lieu par résolution 2021-I-12).

La prescription sera en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2024 au 30 novembre 2027.

### PROTOCOLE 11

#### Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à la position des feux de côtés des bâtiments motorisés isolés faisant route (article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5)

1. Le chapitre 3 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) contient les prescriptions générales et particulières relatives à la signalisation des bâtiments, en particulier les feux. En particulier, l'article 3.08 précise les prescriptions applicables de nuit, en ce qui concerne la signalisation des bâtiments motorisés isolés faisant route. En vertu de l'article 3.08, chiffre 1, lettre b), du RPNR, les feux de côtés dans un bâtiment motorisé isolé faisant route doivent être placés « à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment ; ils doivent être placés à 1 m au moins plus bas que le feu de mât et à 1 m au moins en arrière de celui-ci, et être masqués vers l'intérieur du bâtiment de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ».
2. Traditionnellement, les feux de côtés étaient placés à l'arrière, et l'on disposait ainsi d'une distance importante entre les feux de côtés et le feu de mât. En raison des évolutions de la construction navale, les feux de côtés sont à présent parfois placés à l'avant, ce qui réduit le niveau de sécurité de la navigation rhénane.
3. En effet, la profession a constaté que lorsqu'un bâtiment motorisé fait route avec des feux de côtés à l'avant de celui-ci, il n'est plus possible de distinguer la nuit la longueur totale du bâtiment, puisqu'une grande partie de ce dernier est dans l'obscurité. Cela peut donner lieu à des manœuvres dangereuses, comme les entrées et les sorties des ports ou en cas de croisement dans un passage étroit. En conséquence de quoi, il serait préférable de placer les feux de côtés à l'arrière du bâtiment pour que sa longueur totale soit bien visible de nuit, à l'œil nu. De l'analyse de la profession, l'installation des feux de côtés à l'arrière du bâtiment augmenterait considérablement le niveau de sécurité.
4. Cet amendement modifie l'article 3.08, chiffre 1, lettre b), du RPNR pour prendre en compte ce retour d'expérience et ajoute un nouveau chiffre 5 pour inclure les exceptions à cette nouvelle disposition.
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**

Le premier objectif est de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane. Pour les bâtiments motorisés isolés faisant route, la prescription dans le RPNR sur l'emplacement des feux de côtés prévoit qu'ils doivent être placés à 1 m au moins en arrière du feu de mâât. Les feux de côtés peuvent donc être placés à l'avant du bâtiment ou à l'arrière du bâtiment. Quand les feux de côtés sont placés à l'avant du bâtiment, un conducteur d'un autre bâtiment peut difficilement voir de nuit la longueur totale du bâtiment. Il est donc souhaitable que ces feux de côtés soient systématiquement placés à l'arrière du bâtiment.

Le second objectif est d'améliorer la fluidité du trafic, en permettant de voir plus facilement de nuit le bâtiment, c'est-à-dire sa longueur totale grâce aux feux de côtés, placés à l'arrière. Cela permettrait de rendre certaines manœuvres plus sûres, comme les entrées et les sorties des ports ou le croisement dans des passages étroits.

Cet amendement impose donc de façon explicite de placer les feux de côtés à l'arrière de certains bâtiments pour que la longueur totale du bâtiment soit bien visible de nuit.

Toutefois cette disposition de placer les feux de côtés à l'arrière du bâtiment peut poser des difficultés pour certains types de bâtiments ou ne pas être justifiée pour d'autres qui sont suffisamment éclairés par ailleurs. Des exceptions à cette prescription sont donc prévues.

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

Il serait certes possible de renoncer à cet amendement, mais cela affaiblirait la sécurité de la navigation rhénane. En effet, d'autres bâtiments ayant leurs feux de côtés à l'avant pourraient être mis en service, ce qui ne permettrait pas d'augmenter le niveau de sécurité de la navigation rhénane.

### **Conséquences de ladite modification**

L'amendement vise à imposer expressément de placer les feux de côtés à l'arrière de bâtiments motorisés isolés faisant route. Certains types de bâtiments sont exemptés de cette obligation.

Cet amendement vise donc à modifier l'article 3.08, chiffre 1, lettre b), du RPNR. Avec cet amendement, les feux de côtés doivent être placés :

- a) « à 1 m au moins plus bas que le feu de mâât ». En conséquence de quoi, un nouveau chiffre romain i) est créé pour reprendre cette prescription existante.
- b) La prescription qui imposait que les feux de côtés soient placés à 1 m au moins en arrière du feu de mâât, est supprimée et est remplacée par une prescription qui indique expressément que les feux de côtés sont placés « dans la partie arrière du bâtiment ». Cette prescription figure au chiffre romain ii).

La prescription existante qui prévoit que ces feux doivent en outre « être masqués vers l'intérieur du bâtiment de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord » reste inchangée, mais des modifications d'ordre rédactionnel sont apportées.

Cette prescription au chiffre 1 lettre b) ii) impose désormais de placer les feux de côtés à l'arrière du bâtiment et permet donc de s'assurer que sa longueur totale soit plus facilement visible de nuit.

Pour autant, un nouveau chiffre 5 est ajouté à l'article 3.08 du RPNR. Il regroupe toutes les exceptions :

- Les bâtiments destinés au transport de passagers dont la première délivrance d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent est intervenue avant le 1<sup>er</sup> décembre 2026 sont dispensés de l'application du chiffre 1 lettre b) ii). (Pour mémoire, un bâtiment destiné au transport de passagers peut être un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines). En effet, ces bâtiments sont en général largement illuminés notamment car ils disposent de sources lumineuses supplémentaires souvent à vocation décorative. Il ne semble donc pas justifié d'imposer le déplacement des feux de côtés pour des bâtiments existants mais il semble souhaitable que les nouveaux bâtiments prévoient des feux dans la partie arrière. Le critère retenu est la date de délivrance du premier certificat de visite ou du certificat reconnu équivalent. En ce sens, il est précisé dans ce chiffre 5, lettre a) que la disposition du chiffre 1 lettre b) ii) ne s'applique pas aux bâtiments destinés au transport de passagers dont la première délivrance d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent est intervenue avant le 1<sup>er</sup> décembre 2026.
- La lettre b) du chiffre 5 dispense de l'application du chiffre 1 lettre b) ii) les bateaux de plaisance visés à l'article 1.01, chiffre 1.24, de l'ES-TRIN et dont la première délivrance d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent est intervenue avant le 1<sup>er</sup> décembre 2026. En effet, les bateaux de plaisance ont en grande majorité une longueur modeste si bien que la différence entre des feux de côtés placés à l'avant ou à l'arrière n'est pas si grande. Par ailleurs, ils naviguent globalement assez peu la nuit. Aussi, il ne semble donc pas justifié d'imposer le déplacement des feux de côtés pour des bateaux de plaisance existants.
- La lettre c) du chiffre 5 dispense de l'application du chiffre 1 lettre b) ii) les bâtiments traditionnels visés à l'article 1.01, chiffre 1.28, de l'ES-TRIN. La plupart des bâtiments traditionnels ont déjà leurs feux de côtés sur la partie la plus large du bateau. Or, la partie la plus large d'un bâtiment traditionnel est la section centrale où se trouve souvent la timonerie. En effet, sur les bâtiments traditionnels, le pont arrière devait rester libre pour pouvoir mener à bien les opérations, comme par exemple, l'utilisation des câbles de remorquage ou de l'équipement de levage. Par ailleurs, s'agissant de bâtiments traditionnels le caractère historique est parfois difficilement compatible avec des feux de côtés placés à l'arrière.
- La lettre d) du chiffre 5 dispense également de l'application de la prescription mentionnée ci-dessus les répliques de bâtiments traditionnels visées à l'article 1.01, chiffre 1.29, de l'ES-TRIN. Pour les bâtiments traditionnels, la même règle s'applique ici dans le cas de répliques desdits bâtiments traditionnels.

Cet amendement entraîne un coût additionnel pour la profession. Selon l'étude de la profession, le coût pour déplacer les feux de côtés vers l'arrière est estimé pour un bâtiment entre 3 000 et 5 000 euros. Toutefois le nombre de bâtiments concernés est limité. Partant, la date d'entrée en vigueur de cet amendement est repoussée au 1<sup>er</sup> décembre 2026, ce qui permet d'informer la profession suffisamment tôt de cette modification réglementaire. Cette date d'entrée en vigueur a l'avantage d'accorder à la profession plus de deux années pour se préparer au mieux. En pratique, certains bâtiments équipés de feux de côtés à l'avant disposeraient jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 2026 pour les déplacer vers l'arrière.

### **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,

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

adopte l'amendement à l'article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5, du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2026.

## **Annexe**

## Annexe au protocole 11

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

*L'article 3.08 est modifié comme suit :*

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

« b) les feux de côté, qui doivent se trouver à la même hauteur et sur la même perpendiculaire à l'axe du bâtiment ; ils doivent être placés :

- i. à 1 m au moins plus bas que le feu de mât ;
- ii. dans la partie arrière du bâtiment.

Ces feux doivent en outre être masqués vers l'intérieur du bâtiment de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord ni le feu rouge de tribord ; »

b) *Le chiffre 5 est ajouté après le chiffre 4 comme suit :*

« 5. La disposition du chiffre 1, lettre b, ii), ne s'applique pas aux :

- a) bâtiments destinés au transport de passagers dont la première délivrance d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent est intervenue avant le 1er décembre 2026 ;
- b) bateaux de plaisance visés à l'article 1.01, chiffre 1.24, de l'ES-TRIN dont la première délivrance d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent est intervenue avant le 1er décembre 2026 ;
- c) bâtiments traditionnels visés à l'article 1.01, chiffre 1.28, de l'ES-TRIN ;
- d) répliques de bâtiments traditionnels visées à l'article 1.01, chiffre 1.29, de l'ES-TRIN. »

## PROTOCOLE 12

### Amendement définitif du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9)

1. La stratégie SIF (Services d'Information Fluviale) de la CCNR comprend 26 mesures « pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin ». La stratégie SIF prévoit également, à moyen et à long terme, l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à d'autres bâtiments jusqu'ici non soumis à l'obligation d'annonce visée à l'article 12.01 du RPNR. L'annonce par voie électronique facilite l'échange de données entre les bateaux et les centrales de secteur par rapport aux annonces transmises par radiotéléphonie ou par voie écrite. Les annonces électroniques sont une technologie déterminante pour les SIF qui facilite notamment les services SIF suivants : information stratégique relative au trafic, gestion du trafic, prévention des accidents et statistiques.
2. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments et convois une obligation d'annonce : le conducteur de bateau ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes des informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet en particulier aux autorités de disposer de toutes les informations nécessaires à une gestion efficace des avaries. L'article 12.01 du RPNR indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.

3. L'article 12.01 du RPNR a fait l'objet de plusieurs modifications au cours des dernières années, surtout dans le cadre de l'introduction de l'annonce par voie électronique. En effet, l'obligation d'annonce par voie électronique a été introduite de façon progressive depuis 2010 avec plusieurs phases d'extension à certains types de bâtiments respectivement en 2010, 2015, 2018 et 2021.
4. Compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et compte tenu du fait que le système est à présent parfaitement opérationnel, la Commission centrale souhaite poursuivre l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à des types de bâtiments supplémentaires.
5. Par sa résolution 2023-I-8, la CCNR a approuvé le principe d'une extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à certains bâtiments jusqu'ici non soumis à l'obligation d'annonce visée à l'article 12.01, chiffre 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et a informé la profession de la navigation de la date retenue, à savoir le 1<sup>er</sup> décembre 2026.
6. Parallèlement, la CCNR a invité son Comité du règlement de police à lui soumettre des propositions concrètes pour les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin nécessaires à cet effet et, le cas échéant, pour d'autres mesures d'accompagnement. La présente résolution contient les modifications nécessaires dans le RPNR ainsi que quelques clarifications rédactionnelles destinées à assurer l'intelligibilité de la nouvelle réglementation.
7. 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 figurant en annexe a pour objectif de procéder aux adaptations réglementaires nécessaires dans la perspective de l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2026 aux

- bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m et inférieure ou égale à 110 m disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises ;
- bâtiments utilisant une autre source d'énergie pour la propulsion que le gazole ou le gaz naturel liquéfié. Ainsi, les bateaux d'excursions journalières qui utilisent une autre source d'énergie que le gazole ou le gaz naturel liquéfié (GNL) sont également concernés par cette nouvelle obligation. Toutefois, l'autorité compétente peut accorder, en vertu du présent amendement, une dérogation aux bateaux d'excursions journalières à l'obligation d'annonce visée à l'article 12.01, chiffre 1.

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

Ne pas modifier le RPNR et maintenir en vigueur la version actuelle de l'article 12.01 du RPNR n'est pas une alternative possible. Avec l'adoption de la résolution 2023-I-8, la CCNR a déjà décidé d'étendre l'obligation d'annonce électronique à certains bâtiments conformément à l'article 12.01 du RPNR et a informé la profession de la date retenue, à savoir le 1<sup>er</sup> décembre 2026.

### **Conséquences de ladite modification**

L'article 12.01, chiffre 1, lettre d), est modifié. L'objectif est d'étendre l'annonce par voie électronique pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises. En effet, une avarie d'un bâtiment d'une longueur supérieure à 86m pourrait avoir des conséquences importantes sur le trafic rhénan. Il est donc important de disposer des données pertinentes pour pouvoir les communiquer aux forces de secours. Compte tenu de leur profil de navigation, cette extension ne concerne pas les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN même si leur longueur est supérieure à 86 m.

L'article 12.01, chiffre 1, lettre g), est modifié. L'objectif est d'étendre l'obligation d'annonce électronique à tous les bâtiments utilisant une autre source d'énergie pour la propulsion que le gazole ou le gaz naturel liquéfié. En effet, ces bâtiments présentent des risques différents. Aussi, il est nécessaire de disposer des informations pertinentes pour améliorer la sécurité de la navigation rhénane. Pour cette raison, la référence aux termes « ayant un système de GNL à bord » est remplacée par un nouveau libellé. En effet, il s'agit désormais de faire référence aux bâtiments ayant à leur bord une source d'énergie autre que le gazole pour leurs systèmes de propulsion ou auxiliaires. Cela inclut de manière implicite les systèmes GNL à bord.

L'article 12.01, chiffre 2, contient la liste exhaustive des données qui doivent être annoncées par voie électronique. Partant, l'article 12.01, chiffre 2, lettre f), est modifié. En effet, le conducteur doit désormais indiquer la présence à bord d'un ou plusieurs systèmes de propulsion ou auxiliaires qui sont destinés à être utilisés avec des sources d'énergie autre que le gazole. Le terme systèmes auxiliaires renvoie directement à la définition contenue dans le chapitre 30 de l'ES-TRIN à savoir un « système de propulsion et auxiliaire » qui s'entend de tout système utilisant du combustible, y compris les réservoirs à combustible, les raccordements des réservoirs, les systèmes de préparation du combustible, les tuyauteries, les vannes, les convertisseurs d'énergie (tels que les moteurs, les turbines ou les piles à combustible), les systèmes de commande, de surveillance et de sécurité.

Partant, les quatre sources d'énergie retenues sont énumérées avec les nouvelles lettres aa) à dd) comme suit :

- la lettre aa) fait référence au gaz naturel liquéfié (GNL) qui reprend à droit constant l'article 12.01, chiffre 2, lettre f) ;
- la lettre bb) indique le méthanol ;
- la lettre cc) mentionne l'hydrogène gazeux ;
- la lettre dd) fait état d'accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh.

L'article 12.01, chiffre 9, est modifié. Cette modification permet à l'autorité compétente d'accorder une dérogation aux bateaux d'excursions journalières à l'obligation d'annonce visée à l'article 12.01, chiffre 1.

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

Enfin, ces données participent à l'amélioration de la gestion du trafic et de la sécurité de la navigation rhénane.

Cet amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2026.

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

Un rejet de cette modification du RPNR serait contraire à la décision de principe déjà prise par la CCNR d'étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2026.

Le rejet de cette modification nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

## **Résolution**

La Commission Centrale,

vu la stratégie SIF de la CCNR adoptée par la résolution 2012-I-10,

vu la Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » adoptée en 2018,

soucieuse de garantir la sécurité et la prospérité de la navigation sur le Rhin,

rappelant sa résolution 2023-I-8 par laquelle elle a décidé d'étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à certains bâtiments jusqu'ici non soumis à l'obligation d'annonce visée à l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2026,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2026.

## **Annexe**

**Annexe au protocole 12**

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

*L'article 12.01 est modifié comme suit :*

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

« d) bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ; »

b) *Le chiffre 1, lettre g), est rédigé comme suit :*

« g) bâtiments ayant à leur bord une source d'énergie autre que le gazole pour leurs systèmes de propulsion ou auxiliaires ; »

c) *Le chiffre 2, lettre f), est rédigé comme suit :*

« f) présence à bord de systèmes de propulsion ou auxiliaires, qui sont destinés à être utilisés avec une des sources d'énergie suivantes :

aa) gaz naturel liquéfié (GNL),

bb) méthanol,

cc) hydrogène gazeux,

dd) accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ; »

d) *Le chiffre 9, deuxième tiret, est rédigé comme suit :*

« - accorder, lors de la délivrance d'une autorisation spéciale pour les transports spéciaux au sens de l'article 1.21 ou pour les bateaux d'excursions journalières, une dérogation à l'obligation d'annonce visée au chiffre 1. »

**VI. Prescriptions techniques des bateaux**

**PROTOCOLE 13**

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

Pas de résolution.

**VII. Navigation automatisée**

**PROTOCOLE 14**

**Navigation automatisée**

Pas de résolution.

## **VIII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane**

### **PROTOCOLE 15**

#### **Extension de l'établissement flottant pour les menues embarcations du « Altenheimer Wassersportclub (AWSC) » au p.k. 283,700, rive droite**

#### **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'extension de l'établissement flottant pour les menues embarcations du « Altenheimer Wassersportclub (AWSC) » au p.k. 283,700, rive droite.

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'extension de l'actuel établissement flottant pour les menues embarcations du « Altenheimer Wassersportclub (AWSC) » au p.k. 283,700, rive droite**

**Résumé**

Le club de sports nautiques « Altenheimer Wassersportclub » souhaite agrandir au p.k. 283,700 vers l'amont son établissement flottant actuel destiné aux menues embarcations (yachts motorisés, voiliers) par l'ajout de deux pontons flottants supplémentaires (modules).

**1. Type d'ouvrage**

Poste d'accostage flottant pour menues embarcations

**2. Localité / ville la plus proche**

Commune d'Altenheim

**3. P.k. du Rhin**

283,700

**4. Nature des travaux**

Il est prévu d'étendre vers l'amont l'établissement flottant actuel destiné aux menues embarcations par l'ajout au niveau de l'apponement « C » de deux pontons flottants supplémentaires (modules) en béton, d'une longueur de 15 m chacun. La fixation et le positionnement des deux pontons flottants sont assurés par la mise en place de deux ducs d'Albe supplémentaires.

L'installation sera ainsi allongée vers l'amont de 40 m au total (y compris le poste de stationnement à l'extrémité du ponton).

**A. Description générale**

**5. Largeur des eaux navigables**

La largeur des eaux navigables au p.k. 283,700 est supérieure à 350 m.

**6. Largeur du chenal navigable**

96 m

**7. Principales dimensions et caractéristiques de l'installation**

Il s'agit d'une installation existante, située sur le bras de barrage d'Altenheim de la chute de Strasbourg, dont il est prévu d'allonger l'un des pontons latéraux (Catway « C »). Après cette extension, l'installation présentera les dimensions de 90 m sur 120 m.

L'établissement flottant est situé entre l'installation de manutention de gravier de l'entreprise Uhl (p.k. 283,100) et la digue d'arrêt et le barrage de Strasbourg (p.k. 284,000)

Entre l'installation de manutention Uhl et l'établissement flottant est également prévue la construction d'un nouvel établissement flottant pour menues embarcations du club de sports nautiques « Wassersportclub Forum am Rhein e.V. » (p.k. 283,500) (déjà approuvée lors de la session de printemps 2023).

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

L'installation sera située près de la digue latérale droite du Rhin dans le bras du bief d'Altenheim. La distance entre l'installation et le bord du chenal navigable sera d'environ 300 m.

Emplacement par rapport aux eaux navigables, voir la vue en plan de la carte du Geoportail (WSV) sur le plan de situation à l'échelle 1 : 10000.

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

Vers l'amont, installation de manutention de gravier de l'entreprise Uhl au p.k. 283,100.

Vers l'aval, la digue d'arrêt et le barrage de Strasbourg.

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

#### **10. Forme du poste d'accostage surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée)**

Sans objet.

### **C. Informations relatives au déroulement des travaux**

#### **11. Description du déroulement des travaux**

Les travaux de construction nécessaires seront réalisés à terre et depuis l'eau. Il s'agit seulement d'installer deux ducs d'Albe dans le lit composé de gravier, en tenant compte des exigences statiques, puis de fixer les deux nouveaux pontons flottants (modules) à ces ducs d'Albe.

Les phases du chantier n'auront aucune incidence sur le chenal navigable.

#### **12. Période de réalisation**

Probablement au cours de l'été 2024.

#### **13. Restriction de la navigation et durée de la restriction**

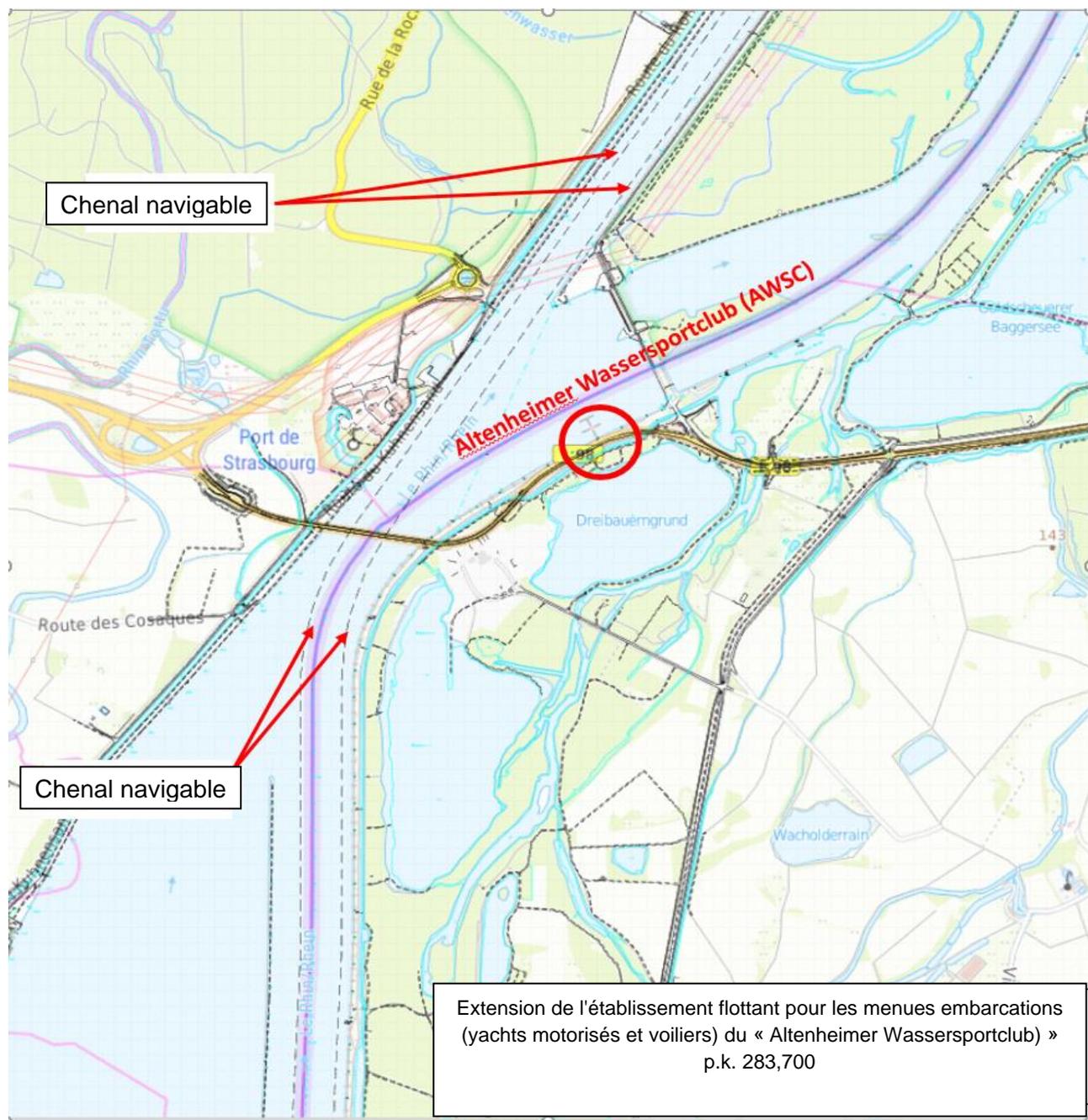
Aucune restriction de la navigation n'est envisagée pendant les travaux.

#### **14. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)**

Sans objet.

D. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

15. Plan de situation du poste d'accostage : à l'échelle 1 – 20000 et 1 – 10000



Plan de situation, échelle 1 : 20000



**PROTOCOLE 16**  
**Réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser, sur le Rhin supérieur aux p.k. 218,400 et 224,500**

**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 de réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser, sur le Rhin supérieur aux p.k. 218,400 et 224,500, sur la rive gauche.

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

**Annexe**

## **Réalisation d'ouvrages de rejets d'eaux de rabattement de nappe phréatique, à Vogelgrun et Geiswasser, sur le Rhin supérieur aux p.k. 218,400 et 224,500**

### **1. Nature du projet**

Aménagement dans la digue en rive gauche du Rhin de deux ouvrages en béton armé, de rejets d'eaux de rabattement de la nappe phréatique, provenant des puits de pompage situés dans deux communes françaises du Haut-Rhin.

En complément de ces ouvrages, deux ducs d'albe de diamètre 600 mm seront implantés de part et d'autre de chaque ouvrage de rejet afin d'éviter les risques de choc de bateau.

### **2. Localisation**

Les ouvrages se situent sur les communes de Vogelgrun et Geiswasser, en rive gauche du Rhin.

L'ouvrage de rejet du réseau de pompage de Vogelgrun sera situé au p.k. 224,500 du Rhin. L'ouvrage de rejet du réseau de pompage de Geiswasser sera situé au p.k. 218,400 du Rhin.

### **3. Caractéristiques générales et fonctionnement**

Chaque ouvrage de rejet sera réalisé en béton armé et composé des éléments suivants :

- Un radier en béton armé d'une épaisseur de 0,50 m ;
- Un voile vertical en béton armé d'une épaisseur de 0,30 m descendant jusqu'à la cote du radier aval ;
- Des voiles latéraux suivant la pente du talus existant, d'une épaisseur de 0,30 m ;
- Trois conduites double parois ;
- Pour chaque conduite : un voile de lestage en sortie, d'une épaisseur de 0,20 m et un clapet anti-retour.

Afin de faciliter la décharge, il est prévu la mise en œuvre d'un cône divergent DN500/DN800 permettant d'augmenter le diamètre de la conduite à la sortie. Le rejet des conduites est effectué sous le niveau du plan d'eau régulé.

En complément, il est prévu la mise en œuvre de deux ducs d'albe de diamètre 600 mm par ouvrage de rejet, permettant d'éviter les risques de choc de bateau.

Les ouvrages de Geiswasser sont entièrement situés hors du chenal de navigation. Les ouvrages de Vogelgrun sont situés dans le chenal d'aménée à l'usine hydroélectrique, secteur non navigué.

#### **4. Description succincte des travaux fluviaux**

L'ouvrage à réaliser étant en partie dans une zone en eau, il est prévu la réalisation d'un caisson en U à l'aide d'un rideau de palplanches pour la mise hors d'eau de la zone de chantier. Pour réaliser ces travaux, il est prévu :

- La découpe précise des dalles existantes avec la réalisation d'une ouverture suffisante pour le battage du rideau ;
- La mise en œuvre du rideau étanche depuis la crête de digue ;
- La reprise des jonctions entre rideau et dalle existante en dehors de la zone de chantier, par le biais de plongeur avec un produit de scellement étanche spécifique ;
- La réalisation des travaux dans la zone étanche avec l'ouvrage projeté ;
- Le recépage du rideau de palplanches à la cote de finition.

L'ensemble des opérations sera réalisé en dehors du chenal de navigation et en majorité depuis la berge. Les travaux ne nécessiteront par conséquent aucune interruption de la navigation et n'occasionneront aucune gêne.

#### **5. Courants transversaux et impact sur la navigation**

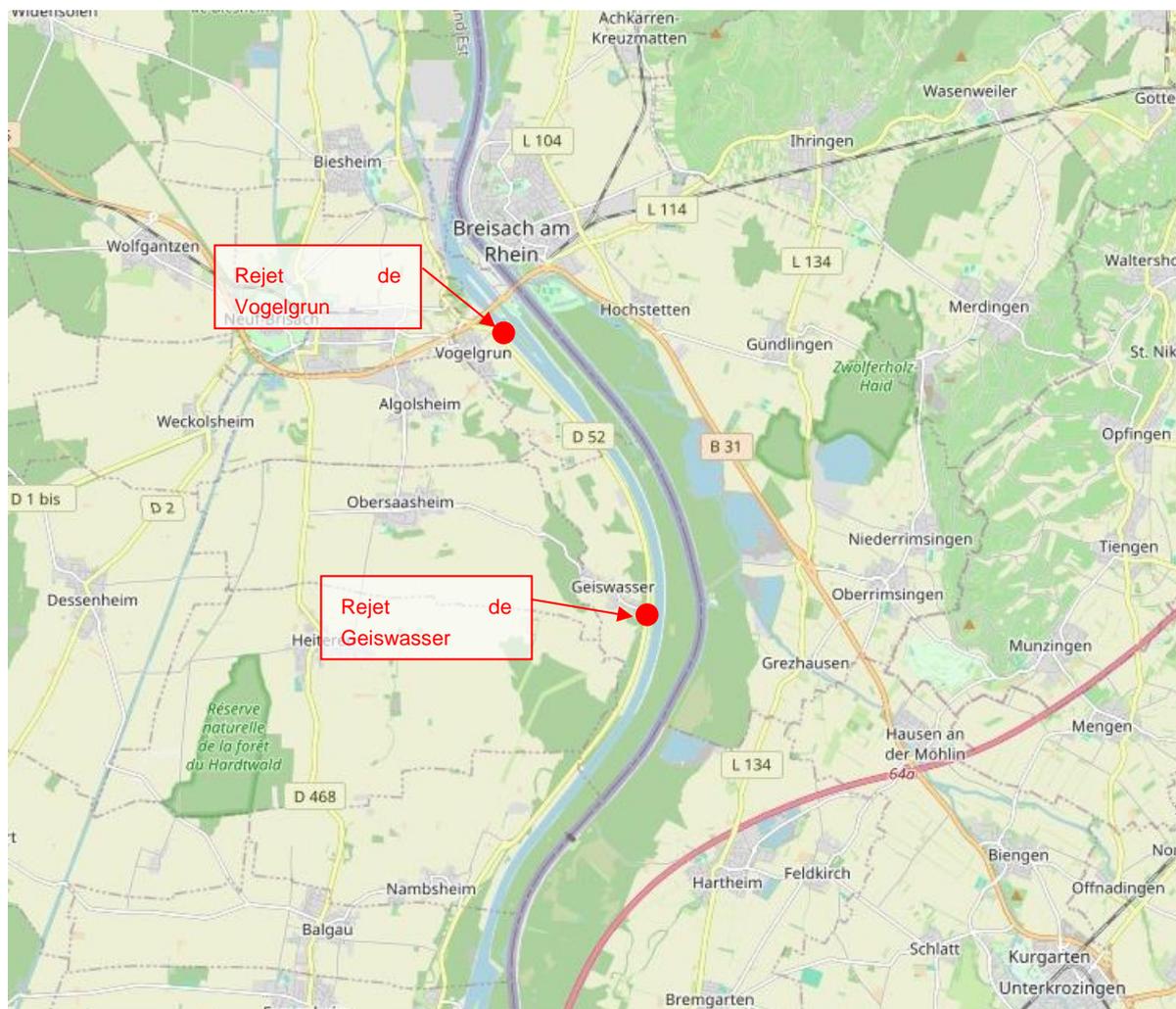
Au débouché de l'ouvrage de rejet de Geiswasser, le Grand Canal d'Alsace présente une largeur d'environ 138 mètres. Le chenal de navigation présente une largeur de 88 mètres, centré sur l'axe du Grand Canal d'Alsace. Le rejet est donc situé à une distance de 25 mètres du bord du chenal.

Lorsque les pompes fonctionneront à leur capacité maximale, le débit de transfert dans les conduites s'élèvera à 3 m<sup>3</sup>/s. Or la vitesse du courant transversal en bordure du chenal de navigation doit rester inférieure à 0,3 m/s. Le calcul indique que :

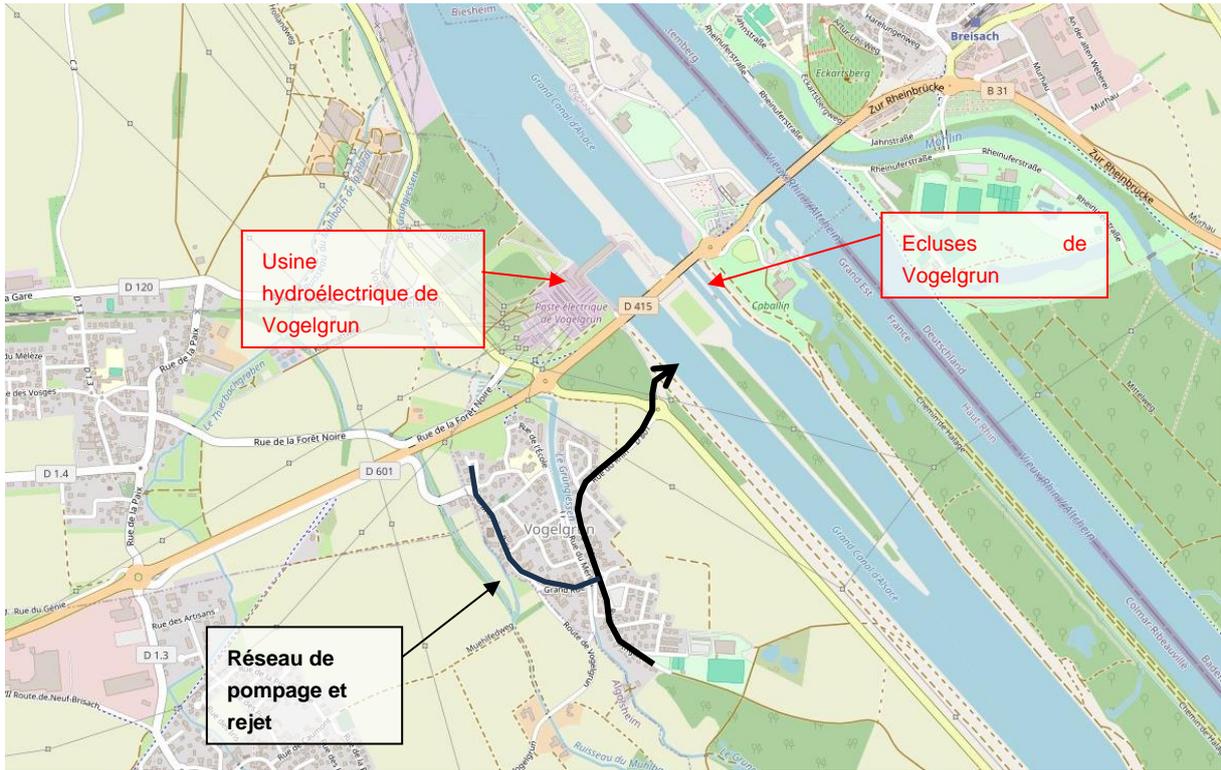
- La vitesse du courant sera réduite à 0,3 m/s à une distance de 20 m du rejet ;
- Un courant local maximal de 0,18 m/s est à prévoir en bordure de chenal de navigation.

Le rejet de Vogelgrun est quant à lui situé dans le chenal d'amenée à l'usine hydroélectrique, secteur non navigué. Il n'y a donc aucune incidence sur la navigation, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation.

Localisation des ouvrages :



Implantation du rejet de Vogelgrun :



Implantation du rejet de Geiswasser :





**PROTOCOLE 17**  
**Abaissement du niveau d'eau dans les biefs du Rhin supérieur situés entre Strasbourg et**  
**Marckolsheim, p.k. 225 à 288**

**Résolution**

La Commission Centrale,

prend acte, après information du président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, du projet d'abaisser le plan d'eau pour la réalisation d'inspections,

est consciente de la nécessité d'inspecter les digues latérales des biefs du Rhin supérieur entre Strasbourg et Marckolsheim pour des raisons de sécurité,

salue les efforts visant à réduire les perturbations pour la navigation par la réalisation successive des inspections des digues latérales,

constate que les abaissements sont nécessaires et appropriés pour la réalisation des inspections.

**Annexe**

## **Abaissement du niveau d'eau dans les biefs du Rhin supérieur situés entre Strasbourg et Marckolsheim, p.k. 225 à 288**

### **Résumé**

La convention franco-allemande du 27 octobre 1956 définit les règles générales de l'entretien des ouvrages construits en rive droite et en rive gauche du Rhin supérieur, entre Bâle et Strasbourg.

Dans ce contexte, EDF est chargé des travaux d'entretien incombant à la France et réalise, tous les cinq ans, une inspection des berges du Rhin endigué sur les biefs situés entre Strasbourg et Marckolsheim.

Ces visites, réalisées avec le WSA Oberrhein pour la rive droite, permettent d'examiner l'état des protections mécaniques et de l'étanchéité des berges.

Afin de réaliser ces inspections, il est nécessaire pour EDF de procéder à un abaissement d'un mètre de la cote de Retenue Normale des plans d'eau concernés. Par conséquent, le tirant d'eau garanti sera de 2 m.

Initialement les périodes d'inspection étaient triennales, elles sont désormais quinquennales. Les dernières inspections se sont tenues en 2019 et la nouvelle période cible est planifiée au second semestre 2024 (entre fin septembre et fin octobre). Le planning prévisionnel des inspections des biefs de Strasbourg, Gerstheim, Rhinau et Marckolsheim à cote abaissée est prévu la semaine du 24 au 27 septembre 2024.

Un avis à la batellerie confirmera et précisera le calendrier envisagé. Il sera communiqué au second trimestre 2024 en amont de ces abaissements. Au cas où les conditions hydrologiques (débit supérieur à 1400 m<sup>3</sup>/s) nécessiteraient un report de ce calendrier, un nouvel avis à la batellerie sera communiqué.

## **PROTOCOLE 18 Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2023-I-12)**

### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

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

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

constate que les mesures

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

## **Annexe**

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2023 – 2024**

N° d'ordre	Nature des travaux	P.k.	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,000 – 338,000	Réalisation en cours Alimentation en débit solide / gravier en fonction du débit du Rhin. Le volume déversé en 2023 était de 94.800 m³. Le volume qui sera déversé en 2024 est estimé à 185 000 m³.	Aucune
2	Stabilisation du fond en aval d'Iffezheim	336,000 – 352,000	Réalisation en cours Objectif : empêcher la poursuite de l'érosion du fond, stabilisation du fond. Au cours de l'année 2023, aucun matériau de stabilisation de la classe CP45/125 n'a été déversé dans le secteur compris entre le p.k. 336,150 et le p.k. 352,070. En fonction des conditions de débit, il est prévu de déverser 5.000 m³ de matériaux pour la stabilisation du fond au cours de l'année 2024.	Aucune
3	Mesure de remplacement Stabilisation du fond à Bockum-Krefeld	757,700 – 763,600	Début des travaux en novembre 2022. Mise en œuvre de la mesure jusqu'en été 2025.	Avertisseurs, Prudence dans la zone du chantier
4	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur » Étape 1	700,000 – 865,200 (hors zone d'affaissement minier)	Réalisation des travaux à partir de l'été 2024. Mise en œuvre de la mesure jusqu'en automne 2025.	Aucune
5	Alimentation en débit solide zone d'affaissement minier, Staffel	791,500 – 805,800	Début des travaux en octobre 2023. Mise en œuvre de la mesure de façon discontinue jusqu'en été 2025.	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais en 2023 – 2024**

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	Description des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
<b>Mesures sur le Waal</b>				
	Dragage du chenal	860 - 953	Le chenal navigable du Waal est entretenu quotidiennement afin d'assurer une profondeur suffisante pour la navigation.	Pas d'entrave à la navigation pendant ces travaux
<b>Mesures sur le canal de Pannerden</b>				
<b>Mesures sur le Neder-Rijn - Lek</b>				

**PROTOCOLE 19**  
**Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval**  
**Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim**  
**Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2023**  
**(2023-I-11)**

**Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité Infrastructure et Environnement et notamment des faits suivants :

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

**Annexe**

## Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur en aval, année 2023

L'année 2023 a été une année très humide et chaude. Les précipitations ont été supérieures de plus de 20 % à la moyenne enregistrée durant la période de référence 1961 à 1990 (source : DWD).

À partir de mi-février ont prévalu des hauteurs d'eau situées dans la fourchette de la moyenne des basses eaux et, début mars, la hauteur d'eau était à peine supérieure à celle fixée par la Convention, sans pour autant passer sous ce seuil. De mi-mars à début juin, les hauteurs d'eau ont fluctué dans la fourchette des moyennes eaux ( $\pm 0,5 - 1$  m), avec un pic mi-mai à 450 cm.

À partir du mois de juin et jusque début juillet, les niveaux d'eau ont baissé, puis ont fluctué entre la moyenne des basses eaux et les moyennes eaux, avec un pic de 430 cm fin août. Mi-octobre, pendant 12 jours, les hauteurs d'eau sont passées en dessous du niveau contractuel de 111,058 m au-dessus du niveau de la mer (HS170), ce qui correspond à une hauteur d'eau de 104 cm au-dessus du niveau de la mer à l'échelle d'Iffezheim, pour ensuite remonter continuellement. En novembre et décembre, le niveau d'eau a dépassé à deux reprises le niveau théorique des plus hautes eaux (MHW) de 535 cm.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2023 :

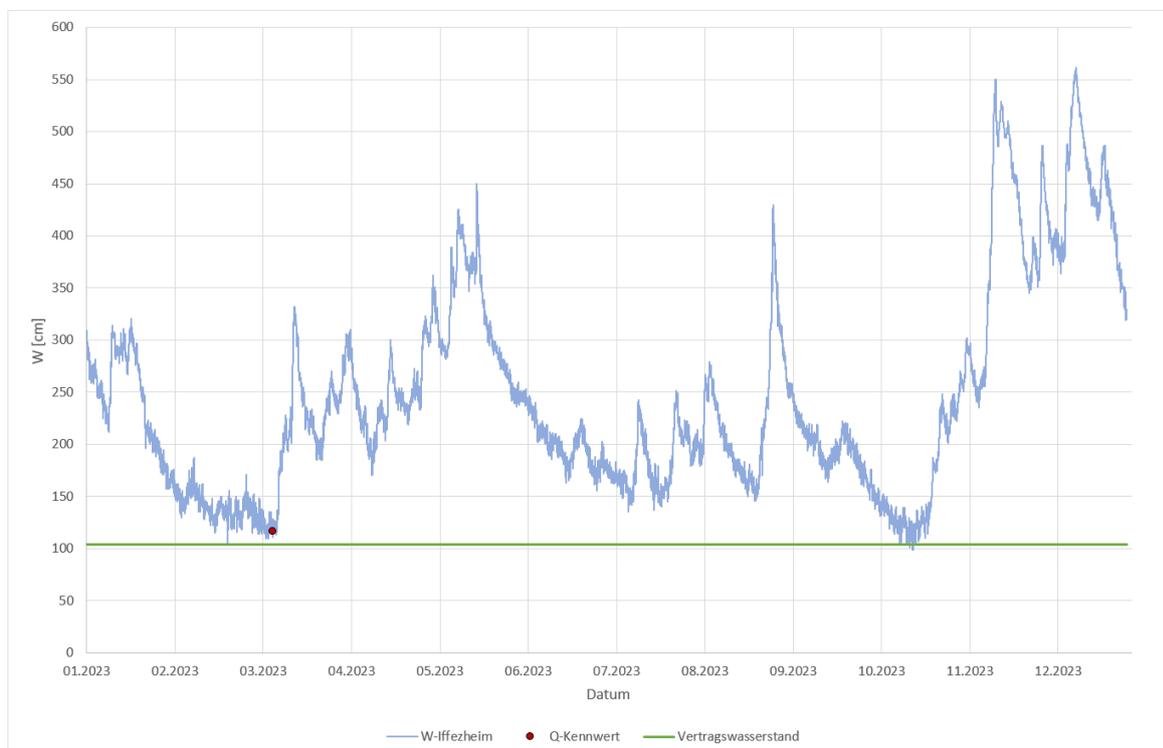
NNW<sub>KJ2023</sub> = 99 cm le 17.10.2023 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

NNW<sub>KJ2023</sub> = 113 cm le 17.10.2023 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

MW<sub>KJ2023</sub> = 245 cm (à titre comparatif MW<sub>2014/2023 (KJ)</sub> = 233 cm)

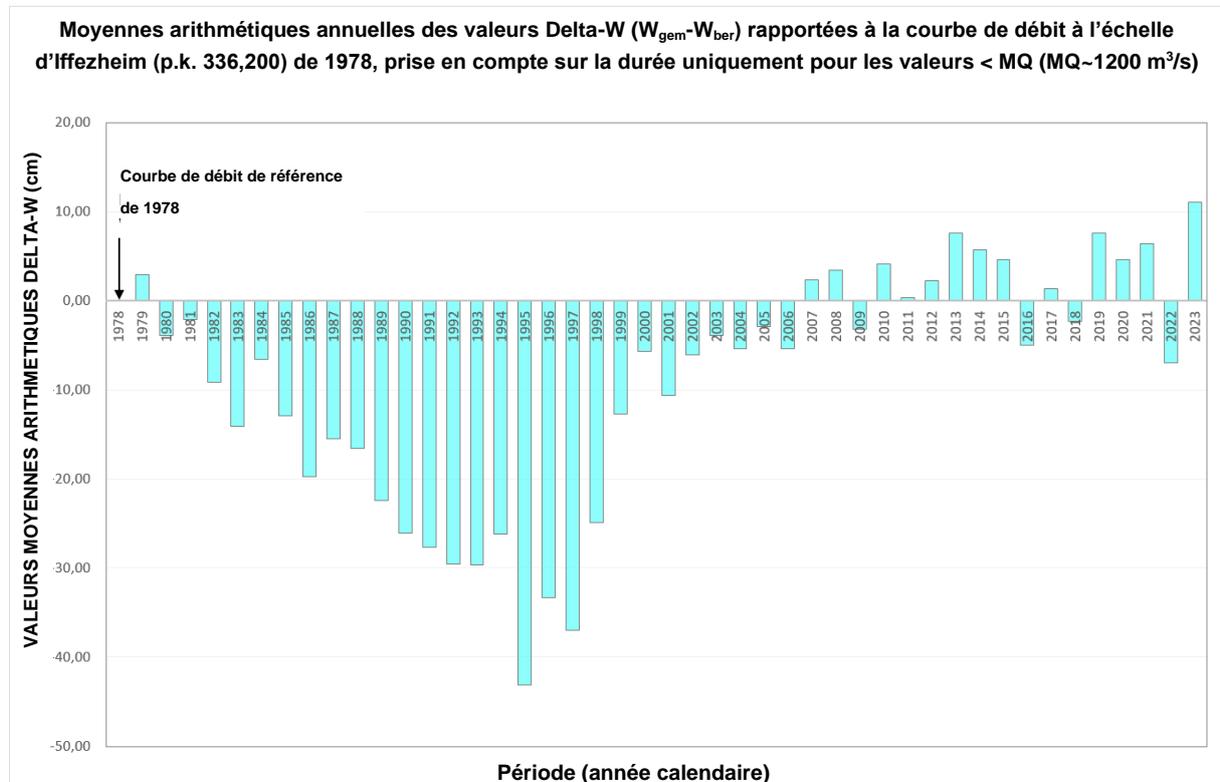
HHW<sub>KJ2023</sub> = 561 cm le 14.12.2023 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré)

En 2023 le volume d'eau écoulé a atteint environ 38,2 milliards de m<sup>3</sup>, pour une moyenne de 36,9 milliards de m<sup>3</sup> sur les 10 dernières années (2014/2023), ce qui permet de qualifier l'année 2023 d'année humide.



Le débit a été mesuré à la chute d'Iffezheim le 7 mars 2023. Lors de ce relevé, la hauteur d'eau (W) était de 116 cm et le débit (Q) était de 479 m<sup>3</sup>/s.

La moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ( $W_{gem} - W_{ber}$ ) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est de **+11,00 cm** pour l'année 2023.



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

### PROTOCOLE 20

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

#### Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les États membres des prescriptions et prescriptions temporaires annexées à la présente résolution,
- de décisions de ses comités et groupes de travail mandatés par des résolutions annexées à la présente résolution et
- de la non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.

#### Annexes

**Annexes au protocole 20**

**4. 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
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-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	17.9.2014	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	3.2.2024	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	28.10.2023	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	28.10.2023	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		3.2.2024	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	9.7.2024	19.9.2023	

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
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	9.7.2024	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	26.4.2024	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	26.6.2024	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		31.12.2024	19.9.2023	
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	26.6.2024	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	26.6.2024		
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	26.6.2024		
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	26.6.2024		
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				
2023-II-11	Amendement définitif du RPNR modifiant l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), concernant la position des feux de côtés des convois poussés faisant route	M	1.12.2024	11.3.2024			
2023-II-12	Amendement définitif du RPNR relatif à la signalisation d'interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés (art. 3.32, ch. 3)	M	1.12.2024	11.3.2024			
2023-II-13	Amendement définitif du RPNR visant à modifier l'annexe 13, chiffre 6.4 (justificatif d'approvisionnement en gazole et reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination)	M	1.12.2024	11.3.2024			

## 5. 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			10.3.2024		
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		26.6.2024		

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

## 6. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin<sup>1</sup> (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	**)

<sup>1</sup> 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-9	Amendement au RPN - Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01, chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1	M	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Amendements définitifs au RPN Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1	M	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Amendements définitifs au RPN, article 1.02	M	1.12.2019	6.6.2019		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	1.3.2023	31.1.2024		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		26.6.2024		
2023-I-3	Amendement à l'article 6.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024		
2023-I-4	Amendement à l'article 20.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024		
2023-II-10	Amendements définitifs du 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)	M	1.6.2024	11.3.2024				

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

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

**RECOMMANDATION N° 1/2024**  
**du 7 mars 2024**

Article 30.01, chiffre 2, et annexe 8 de l'ES-TRIN 2023/1

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

CHICAGO

Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur citerne CHICAGO, numéro européen unique d'identification des bateaux 02332788, peut être autorisé jusqu'au 7 mars 2029 à déroger aux exigences de l'annexe 8 et de l'article 30.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN 2023/1 (ci-après appelé ES-TRIN).

Cette dérogation est autorisée, à condition que :

1. Pour le bâtiment est disponible une évaluation des risques au sens de l'annexe 8 de l'ES-TRIN (voir **annexe 1**). Les recommandations de cette évaluation des risques doivent être mises en œuvre.
2. À bord du bâtiment est respecté le projet de prescriptions pour le stockage du méthanol figurant en **annexe 6**. L'**annexe 2** contient une analyse de la conformité aux prescriptions suscitées pour le stockage du méthanol. Les exigences du projet de prescriptions sont satisfaites, à l'exception de l'annexe 8, partie II, chapitre 2, chiffre 2.2.3.3. Au lieu d'une barrière secondaire pour les réservoirs de cargaison adjacents, en cas de contamination du méthanol avec d'autres substances, l'alimentation en méthanol est coupée et le moteur bascule sur le diesel.
3. L'avitaillement de méthanol doit être réalisé conformément aux procédures énoncées en **annexe 3**.
4. 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**.
5. 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.

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 :

- Panne du système de propulsion au méthanol ;
- Fuites ;
- Données relatives à l'avitaillement (méthanol) ;
- Réparations et modifications du système de propulsion au méthanol ;
- Données relatives à l'exploitation ;
- Volume des déchets huileux et graisseux ;
- Incidents et accidents.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (24) 46 intern.)

**5.1 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle**  
(Résolution 2023-II-10)

**Listes et tableaux pour l'application du RPN**  
**Partie I : Listes en vigueur**

(...)

**2. Liste des autorités compétentes chargées de la délivrance des livrets de service**

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques	Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tél. : +32 (0)4 231 65 33 Mail : <a href="mailto:guichet.navigaton@spw.wallonie.be">guichet.navigaton@spw.wallonie.be</a>
	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt	Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tél. : +32 (0)11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tél. : +32 (0)9 292 12 95 Mail : <a href="mailto:binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be">binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be</a>
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	Nautisches Befähigungswesen und Qualitätsmanagement Standort Schifffahrtsschalter: Hafenstrasse 4, 4127 Birsfelden Tél. : +41 (0)61 639 95 95 Mail : <a href="mailto:patent@portof.ch">patent@portof.ch</a>
DE	1. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ems-Nordsee	a) Am Eisenbahndock 3, 26725 Emden b) Herzog-Arenberg-Str. 66, 49716 Meppen
	2. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser-Jade-Nordsee	a) Franzioseck 5, 28199 Bremen, b) Am Alten Vorhafen 1, 27568 Bremerhaven c) Mozartstraße 32, 26382 Wilhelmshaven
	3. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe-Nordsee	a) Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg b) Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven c) Am Hafen 40, 25832 Tönning
	4. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Nord-Ostsee-Kanal	a) Ostermoorer Straße 18, 25541 Brunsbüttel b) Schleuseninsel 2, 24159 Kiel c) Kanalufer 16, 24768 Rendsburg
	5. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee	a) Moltkeplatz 17, 23566 Lübeck b) Wamper Weg 5, 18439 Stralsund
	6. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Rhein	a) Vorstadt 74-76, 55411 Bingen b) An der Münze 8, 50668 Köln c) Königstr. 84, 47198 Duisburg
	7. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oberrhein	a) Stefan-Meier-Straße 4-6, 79104 Freiburg b) C 8, 3, 68159 Mannheim
	8. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Mosel-Saar-Lahn	a) Schartwiesenweg 4, 56070 Koblenz b) Bismarckstraße 133, 66121 Saarbrücken c) Güterstraße 37, 54295 Trier
	9. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Neckar	a) Vangerowstraße 12, 69115 Heidelberg b) Heilbronner Straße 190, 70191 Stuttgart
	10. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Main	a) Obernauer Straße 6, 63739 Aschaffenburg b) Mainberger Straße 8, 97422 Schweinfurt
	11. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Donau MDK	a) Marientorgraben 1, 90402 Nürnberg b) Erlanger Str. 1, 93059 Regensburg

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
	12. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Westdeutsche Kanäle	a) Emmericher Straße 201, 47138 Duisburg-Meiderich b) Münsterstraße 77, 48431 Rheine
	13. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal	a) Ludwig-Winter-Str. 5, 38120 Braunschweig b) Am Hohen Ufer 1 – 3, 32425 Minden c) Greyerstr. 12, 29525 Uelzen d) Am Waterlooplatz 9, 30169 Hannover
	14. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser	a) Kasseler Straße 5, 34346 Hann. Münden b) Hohe Leuchte 30, 27283 Verden
	15. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe	a) Moritzburger Straße 3, 01127 Dresden b) Fürstenwallstraße 19/20, 39104 Magdeburg c) Dornhorster Weg 52, 21481 Lauenburg
	16. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Spree-Havel	a) Mehringdamm 129, 10965 Berlin b) Brielower Landstraße 1, 14772 Brandenburg a. d. Havel
	17. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oder-Havel	Schneidemühlenweg 21, 16225 Eberswalde
FR	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises - Unité Sécurité fluviale	299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex Tél. : +33 (0)3 27 94 55 60 Mail : <a href="mailto:ddtm-ssrc-usf@nord.gouv.fr">ddtm-ssrc-usf@nord.gouv.fr</a>
	Direction Régionale et Interdépartementale de L'Environnement d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2	27-29 rue Leblanc 75015 Cedex 15 Tél. : +33 (0)1 40 61 80 80 Mail : <a href="mailto:dstf.dstf.sstv.driat-if@developpement-durable.gouv.fr">dstf.dstf.sstv.driat-if@developpement-durable.gouv.fr</a>
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises - Pôle navigation	14, rue du Maréchal Juin - BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tél. : + 33 (0)3 88 88 91 00 Mail : <a href="mailto:ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr">ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr</a>
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire- Atlantique Service Transport et Risques - Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale	10, boulevard Gaston Serpette - BP 53606 44036 Nantes Tél. : +33 (0)2 40 67 26 20 Mail : <a href="mailto:ddtm-cisf@loire-atlantique.gouv.fr">ddtm-cisf@loire-atlantique.gouv.fr</a>
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité fluviale de France	165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3 Tél. : +33 (0)4 78 62 52 52 Mail : <a href="mailto:ddt-navigationpro@rhone.gouv.fr">ddt-navigationpro@rhone.gouv.fr</a>
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise - Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bâtiment A	2, boulevard Armand Duportal 31074 Toulouse Cedex 09 Tél. : +33 (0)5 61 10 60 80 Mail : <a href="mailto:ddt-unsf@haute-garonne.gouv.fr">ddt-unsf@haute-garonne.gouv.fr</a>
	Direction générale des territoires et de la mer de Guyane Direction de la mer, du littoral et des fleuves Service des affaires maritimes, littorales et fluviales	2, bis rue Simon Mentelle 97302 Cayenne Cedex Tél. : +594 (0)5 94 29 36 24 +594 (0)5 94 29 36 15 Mail : <a href="mailto:dm-guyane@developpement-durable.gouv.fr">dm-guyane@developpement-durable.gouv.fr</a>

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
NL	Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tél. : +31 (0)10 798 98 98 Mail : <a href="mailto:info@sabni.nl">info@sabni.nl</a>

(...)

**5. Liste des autorités compétentes  
pour la suspension de la validité du certificat de qualification**

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tél. : +32 (0)4 231 65 33 Mail : <a href="mailto:guichet.navigacion@spw.wallonie.be">guichet.navigacion@spw.wallonie.be</a>	Tous les certificats de qualification délivrés en vertu du RPN
	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt	Tous les certificats de qualification délivrés en vertu du RPN
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Patente du Rhin (certificat de qualification de conducteur) Patente de l'administration Patente de sport Tous les autres certificats de qualification
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tél. : +49 (0)228 7090-0 Mail : <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a>	Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration
	Tout service des voies navigables et de la navigation (voir ci-dessus la liste pour le n° 2)	Tous les autres certificats de qualification
FR	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tél. : +33 (0)3 27 94 55 60	Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
	<p>Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tél. : +33 (0)1 44 06 19 62</p>	<p>Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification</p>
	<p>Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tél. : +33 (0)3 88 88 90 46</p>	<p>Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification</p>
	<p>Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tél. : +33 (0)2 40 67 26 20</p>	<p>Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification</p>
	<p>Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tél. : +33 (0)4 72 56 59 63</p>	<p>Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification</p>
	<p>Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tél. : +33 (0)5 61 10 60 80</p>	<p>Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification</p>
NL	<p>CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH</p>	<p>Certificat de qualification de conducteur CCNR (Patente du Rhin) Patente de sport</p>
NL	<p>SAB Stichting Afvalstoffen &amp; Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tél. : +31 (0)10 798 98 98 Mail : <a href="mailto:info@sabni.nl">info@sabni.nl</a></p>	<p>Tous certificats de qualification combinés avec le livret de service</p>

**6. Liste des autorités compétentes  
pour la délivrance et le retrait des certificats de qualification**

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
BE	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tél. : +32 (0)11 24 40 83  Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tél. : +32 (0)9 292 12 95 Mail : <a href="mailto:binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be">binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be</a>	Tous les certificats de qualification délivrés en vertu du RPN
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tél. : +32 (0)4 231 65 33 Mail : <a href="mailto:guichet.navigacion@spw.wallonie.be">guichet.navigacion@spw.wallonie.be</a>	Tous les certificats de qualification délivrés en vertu du RPN
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Patente du Rhin (certificat de qualification de conducteur) Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tél. : +49 (0)228 7090-0 Mail : <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a>  Tout service des voies navigables et de la navigation (voir ci-dessus la liste pour le n°2)	Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration  Tous les autres certificats de qualification
FR	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tél. : +33 (0)3 27 94 55 60  Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tél. : +33 (0)1 44 06 19 62	Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification  Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tél. : +33 (0)3 88 88 90 46	Patente du Rhin Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification
	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tél. : +33 (0)2 40 67 26 20	Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification
	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tél. : +33 (0)4 72 56 59 63	Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification
	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tél. : +33 (0)5 61 10 60 80	Patente de sport Patente de l'administration Tous les autres certificats de qualification
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Certificat de qualification de conducteur CCNR (Patente du Rhin) Patente de sport
NL	SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tél. : +31 (0)1 079 898 98 Mail : <a href="mailto:info@sabni.nl">info@sabni.nl</a>	Tous les certificats de qualification à l'exception de la Patente du Rhin (Certificat de qualification de conducteur)

## 7. Liste des autorités compétentes pour l'examen administratif de qualification

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tél. : +32 (0)4 231 65 33 Mail : <a href="mailto:quichet.navigaton@spw.wallonie.be">quichet.navigaton@spw.wallonie.be</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Expert en navigation à passagers</li> <li>- Autorisation spécifique pour la navigation au radar</li> <li>- Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau à caractère maritime</li> <li>- Autorisation spécifique pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques</li> </ul>
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tél. : +32 (0)1 124 40 83	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Expert en navigation à passagers</li> <li>- Autorisation spécifique pour la navigation au radar</li> <li>- Autorisation spécifique pour la navigation sur des voies d'eau à caractère maritime</li> <li>- Autorisation spécifique pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques</li> </ul>
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente du Rhin (certificat de qualification de conducteur)</li> <li>- Patente de l'administration</li> <li>- Patente de sport</li> </ul>
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tél. : +49 (0)228 7090-0 Mail : <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente du Rhin</li> <li>- Patente de l'administration</li> <li>- Patente de sport</li> </ul>
	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg Mercatorstr. 22-24 47051 Duisburg Tél. : +49 (0)203 2821-0 Mail : <a href="mailto:ihk@niederrhein.ihk.de">ihk@niederrhein.ihk.de</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matelot</li> </ul>
	Industrie- und Handelskammer Magdeburg Hauptgeschäftsstelle Alter Markt 8 39104 Magdeburg Tél. : +49 (0)391 5693-0 Mail : <a href="mailto:kammer@magdeburg.ihk.de">kammer@magdeburg.ihk.de</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matelot</li> </ul>
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Experts en GNL</li> <li>- Autorisation spécifique pour la navigation au radar</li> <li>- Autorisation spécifique pour les voies d'eau à caractère maritime</li> <li>- Autorisation spécifique pour les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques</li> <li>- Patente de sport</li> </ul>

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
FR	Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale 299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente de sport</li> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Attestation spécifique pour la navigation au radar</li> </ul>
	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2 27/29, rue Leblanc 75015 Paris	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente du sport</li> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Attestation spécifique pour la navigation au radar</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises 14, rue du Maréchal Juin – BP 61003 67070 Strasbourg Cedex	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente du Rhin</li> <li>- Patente du sport</li> <li>- Matelot</li> <li>- Attestation spécifique pour la navigation au radar</li> <li>- Attestation spécifique pour naviguer sur les tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606 44036 Nantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente de sport</li> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Attestation spécifique pour la navigation au radar</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité navigation fluviale 165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente de sport</li> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Attestation spécifique pour la navigation au radar</li> </ul>
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative – Bâtiment A 2, boulevard Armand Duportal – BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Patente de sport</li> <li>- Matelot</li> <li>- Conducteur</li> <li>- Attestation spécifique pour la navigation au radar</li> </ul>

(...)

**10. Autorités compétentes pour l'approbation de formations,  
ainsi que pour la délivrance / prolongation du certificat de qualification « expert en GNL »**

État	Autorité(s) compétente(s) pour l'approbation des formations	Autorité(s) compétente(s) pour la délivrance du certificat de qualification « expert en GNL » (première délivrance ou prolongation)
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Am Propsthof 51 53121 Bonn Tél. : +49 (0)228 7090-0 Mail : <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a>	Tout service des voies navigables et de la navigation (voir ci-dessus la liste pour le n°2)
BE	Service Public de Wallonie - Economie Emploi Formation Recherche Direction de la Formation professionnelle Place de la Wallonie, 1 - bâtiment II, 5100 Jambes	Service Public de Wallonie – Mobilité Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tél. : +32 (0)4 231 65 33 Mail : <a href="mailto:guichet.navigaton@spw.wallonie.be">guichet.navigaton@spw.wallonie.be</a>
	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), afdeling Beleid Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel Mail : <a href="mailto:beleid@mow.vlaanderen.be">beleid@mow.vlaanderen.be</a>	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt
FR	Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports Bureau des services fluviaux	-
NL	CBR Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk Tél. : +31 (0)88 227 77 00	CBR Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk Tél. : +31 (0)88 227 77 00
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel Tél. : +41 (0)61 639 95 95 Mail : <a href="mailto:info@portof.ch">info@portof.ch</a>	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel Tél. : +41 (0)61 639 95 95 Mail : <a href="mailto:info@portof.ch">info@portof.ch</a>

(...)

### 13. Formations approuvées pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
BE-01	Batelier/batelière <sup>1</sup>	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tél. : +32 (0)4 279 37 21 Mail : <a href="mailto:cefahuy.secretariat@provincedeliege.be">cefahuy.secretariat@provincedeliege.be</a>
BE-02	Expert en matière de navigation avec passagers	IPEFA – Huy-Waremme Quai de Compiègne, 4 4500 Huy Tél. : +32 (0)4 279 37 37 Mail : <a href="mailto:pshuy.info@provincedeliege.be">pshuy.info@provincedeliege.be</a>
DE-01	Basislehrgang für die Fahrgastschiffahrt	Une liste des formations approuvées est publiée sur le site elwis : <a href="https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html">https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html</a>
FR-01	Expert en navigation à passagers	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tél. : +33 (0)1 42 60 36 13 Mail : <a href="mailto:contact@institutfluvia.fr">contact@institutfluvia.fr</a>
FR-02	Expert en navigation à passagers	PROMOFLUVIA Port de Lyon – Edouard Herriot 1bis, rue de Dole 69007 Lyon Tél. : +33 (0)4 78 37 83 03 Mail : <a href="mailto:formation@promofluvia.fr">formation@promofluvia.fr</a> / <a href="mailto:gilles.durel@promofluvia.fr">gilles.durel@promofluvia.fr</a>
FR-03	Expert en navigation à passagers	ACFI – Action Formation Incendie 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau Tél. : +33 (0)2 40 80 06 26 / +33 (0)6 31 51 82 91 Mail : <a href="mailto:acfi@ensi-incendie.fr">acfi@ensi-incendie.fr</a>
NL-01 <sup>2</sup>	Expert en navigation à passagers	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tél. : +31(0)10 234 43 02 Mail : <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a> <a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>
NL-02 <sup>3</sup>	Expert en navigation à passagers	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03 <sup>4</sup>	Expert en navigation à passagers	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

<sup>1</sup> La formation agréée de batelier/batelière donne droit à la qualification de conducteur avec la qualification d'expert en navigation avec passagers.

<sup>2</sup> Valable du 15 janvier 2023 au 15 janvier 2028.

<sup>3</sup> Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029.

<sup>4</sup> Valable du 8 avril 2024 au 8 avril 2029.

#### 14. Stages de recyclage approuvés pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
DE-01	Auffrischungslehrgang für die Fahrgastschiffahrt	Une liste des stages de recyclage approuvés est publiée sur le site elwis : <a href="https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaehigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html">https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaehigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html</a>
NL-01	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tél. : +31 (0)10 234 43 02 Mail : <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a> <a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>
NL-02	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

#### 15. Certificats de secouriste des organisations de secours

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
DE-01	La liste des justificatifs est disponible via le lien suivant : <a href="https://www.bg-qseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/SHowErst?openform">https://www.bg-qseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/SHowErst?openform</a>	Centre de formation en secourisme agréé	Voir annexe 6 au RPN	*
NL-01	Nederlands Instituut voor Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek Tél. : +31 (0)168 336 990 Mail : <a href="mailto:examen@nikta.nl">examen@nikta.nl</a>	Organisme de certification	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 2 novembre 2023 au 2 novembre 2028
NL-02	OK Maritime Maalderij 14 NL-2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tél. : +31 (0)10 234 43 02 Mail : <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a> <a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>	Centre de formation en secourisme agréé, pour les porteurs d'appareil respiratoire et l'expert en navigation à passagers	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 15 janvier 2023 au 15 janvier 2028

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-03	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Centre de formation en secourisme agréé, pour les porteurs d'appareil respiratoire et l'expert en navigation à passagers	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029
FR-01	CSI Formation 6A rue de l'industrie Z.I Parc d'activités du Ried 67720 Hoerdt <a href="https://www.csi-formation.com/">https://www.csi-formation.com/</a> Contact : Antoine SANNER Tél. : +33 (0)6 37 15 37 75 Mail : <a href="mailto:direction@csi-formation.com">direction@csi-formation.com</a>	Centre de formation agréé en secourisme	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 31 septembre 2019 au 29 septembre 2024 (Demande de renouvellement de la certification en cours)
FR-02	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 92400 Courbevoie Contact : Fabrice TOULZA Tél. : +33 (0)6 03 52 42 99 Mail : <a href="mailto:fabrice.toulza@apave.com">fabrice.toulza@apave.com</a>	Centre de formation agréé en secourisme	Voir annexe 6 au RPN	Valable du 28 septembre 2023 au 27 novembre 2028

\* Veuillez noter que tous les centres agréés figurent sur la liste susmentionnée avec leur siège social. Ils peuvent exercer leurs activités dans toute l'Allemagne, quel que soit le lieu où est établi leur siège social. La base de données est complète et à jour.

### 16. Formation de porteur d'appareil respiratoire

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
DE-01	Les cours de formation agréés pour les porteurs d'appareils respiratoires sont publiés sous : <a href="https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html">https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html</a>		Voir annexe 7 au RPN
NL-01 <sup>1</sup>	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tél. : +31 (0)10 234 43 02 Mail : <a href="mailto:info@okmaritime.nl">info@okmaritime.nl</a> <a href="http://www.okmaritime.nl">www.okmaritime.nl</a> <a href="mailto:peter@okmaritime.nl">peter@okmaritime.nl</a>	
NL-02 <sup>2</sup>	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tél. : +31 (0)5 276 995 35 <a href="https://tvkinstructie.nl/">https://tvkinstructie.nl/</a>	
NL-03 <sup>3</sup>	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tél. : +31(0)1 683 369 90 Mail : <a href="mailto:examen@nikta.nl">examen@nikta.nl</a>	
NL-04 <sup>4</sup>	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden		
FR-01	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tél. : +33 (0)6 72 88 58 66 Mail : <a href="mailto:frederic.rose@live.fr">frederic.rose@live.fr</a>	

### 17. Autorités compétentes pour la délivrance de certificats pour le personnel de sécurité à bord de bateaux à passagers

DE	Expert : Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS); Secouriste et porteur d'appareil respiratoire : aucune attestation n'est délivrée ; les justificatifs relatifs à la formation suffisent.
BE	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), afdeling Beleid Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel Mail : <a href="mailto:beleid@mow.vlaanderen.be">beleid@mow.vlaanderen.be</a>  Service Public de Wallonie Mobilité Infrastructures (uniquement pour le certificat de qualification d'expert en navigation à passagers) Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tél. : +32 (0)4 231 65 33 Mail : <a href="mailto:guichet.navigacion@spw.wallonie.be">guichet.navigacion@spw.wallonie.be</a>

<sup>1</sup> Valable du 15 janvier 2023 jusqu'au 15 janvier 2028  
<sup>2</sup> Valable du 14 décembre 2022 au 14 décembre 2027  
<sup>3</sup> Valable du 2 novembre 2023 au 2 novembre 2028  
<sup>4</sup> Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029

FR	Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports Bureau des services fluviaux
NL	Inspectie Leefomgeving en Transport
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergstrasse 160, CH-4019 Basel

(...)

## 5.2 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle (Résolution 2022-II-9)

### Annexe 3 : Patente de sport

#### Patentes de sport des États riverains du Rhin et de la Belgique

État	Nom de la patente de sport	Modèle
DE	Sportpatent	<a href="#">Modèle</a>
FR	Patente de sport	<a href="#">Modèle</a>
CH	Sportpatent	<a href="#">Modèle</a>
NL	Sportpatent	<a href="#">Modèle</a>

Modèle allemand

Sportpatent

(recto)



(verso)

### Modèle français

Patente de sport

(recto)



The recto side of the French Rhine Patent card features the French flag and the text 'RÉPUBLIQUE FRANÇAISE' with the motto 'Liberté, Égalité, Fraternité'. The title 'PATENTE DU RHIN' is prominently displayed in gold. A blue anchor logo is in the top right corner. The card contains 11 numbered fields for personal and identification data, a purple 'RE' logo, and a circular photograph of the holder.

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**PATENTE DU RHIN**

1. Patente de sport  
2. [REDACTED]  
3. [REDACTED]  
4. 30/03/ [REDACTED] - FR - [REDACTED]  
5. Délivré le 26/04/2024  
6. ST24P00 [REDACTED]  
7. [REDACTED]  
8. [REDACTED]  
9. PK 166.53 - PK 334.00  
10. 26/04/2024  
11. Correction de la vue

**RE**



The verso side of the French Rhine Patent card features the French flag and the text 'RÉPUBLIQUE FRANÇAISE' with the motto 'Liberté, Égalité, Fraternité'. The title 'PATENTE DU RHIN' is prominently displayed in gold. A blue anchor logo is in the top right corner. The card contains 11 numbered fields for detailed information, a purple 'RE' logo, and a faint background illustration of a boat.

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**PATENTE DU RHIN**

1. Mention selon l'article 7.14 du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin  
2. Nom du titulaire  
3. Prénom(s)  
4. Date, État et lieu de naissance  
5. Date de délivrance de la patente  
6. Numéro de délivrance  
7. Photographie du titulaire  
8. Signature du titulaire  
9. p.k..... - p.k..... = secteur du Rhin  
10. Carte valable jusqu'au.....  
11. Mention(s)

**RE**

(verso)

### Modèle suisse

Sportpatent

(recto)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



#### Sportpatent

1. Mustermann

2. Max

3a. 01.01.1999    3b. Geburtsort

4. 000000000

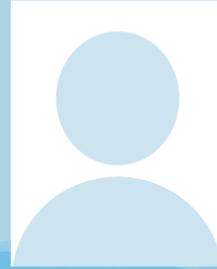
7. 01.02.2023    8. 11.08.2030

9. Port of Switzerland

10. RH-0000-0000

11. 00

6. 10002000QRRH01CH010001



#### Sportpatent

10. \_\_\_\_

11. \_\_\_\_



(verso)

Modèle néerlandais

Sportpatent

(recto)



(verso)

**5.3 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle**  
(Résolution 2022-II-9)

**Annexe 4 : Patente de l'administration**

**Patentes de l'Administration des États riverains du Rhin et de la Belgique**

<b>État</b>	<b>Nom de la patente de l'Administration</b>	<b>Modèle</b>
DE	Behördenpatent	<a href="#">Modèle</a>
FR	Patente de l'administration	<a href="#">Modèle</a>
CH	Behördenpatent	<a href="#">Modèle</a>



**Modèle français**

Patente de l'Administration

(recto)



(verso)

## Modèle suisse

### Behördenpatent

(recto)

 Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

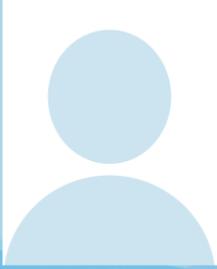


**Behördenpatent**

1. **Mustermann**  
2. **Max**  
3a. **01.01.1999**    3b. **Geburtsort**   
4. **000000000**

7. **01.02.2023**    8. **11.08.2030**  
9. **Port of Switzerland**  
10. **RH-0000-0000**  
11. **00**

6. **10002000QRRH01CH010001**



**Behördenpatent**

10. \_\_\_\_  
11. \_\_\_\_



(verso)

**X. Budget et administration**

**PROTOCOLE 21**  
**Approbation des comptes de l'exercice 2023 de la Commission Centrale**

**Résolution**

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2023 de la CCNR,  
vu également le rapport sur les comptes 2023 de l'organisme de contrôle FIBA,  
la Commission Centrale approuve ces comptes et donne quitus à la Secrétaire générale.

**PROTOCOLE 22**  
**Budget de la Commission Centrale pour 2025**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 23**  
**Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2023**

**Résolution**

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2023.

**Annexe**

## I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2023

### PRESIDENCE ET VICE-PRESIDENCE

**M. COLAS**, Directeur des affaires juridiques au Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères de la République française, chef de la délégation française auprès de la CCNR assume la fonction de **président** de la CCNR depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2022.



**Mme GIJSBERS**, Directrice générale adjointe des Affaires maritimes et de l'Aviation au Ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas, cheffe de la délégation néerlandaise auprès de la CCNR, assume la fonction de vice-présidente de la CCNR du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 1<sup>er</sup> mars 2023.



**M. VAN KRUININGEN**, est nommé commissaire des Pays-Bas et chef de la délégation néerlandaise auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2023 et prend la fonction de **vice-président** de la CCNR, en remplacement de Mme GIJSBERS, appelée à de nouvelles fonctions.



**M. VAN KRUININGEN** occupe le poste de Directeur des Affaires maritimes au sein du Ministère de l'Infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas.

### DÉLÉGATIONS

**M. JAEGER**S, chef d'entreprise dans le secteur de la navigation pétrolière, a été nommé commissaire d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 15 mai, en remplacement de M. HÖNEMANN, parti à la retraite.

**Mme RENAUX**, Directrice du service de la Politique du Transport international (B4), au Service Public Fédéral – Affaires étrangères de la Belgique, a été nommée commissaire de Belgique et cheffe de la délégation belge auprès de la CCNR, à compter du 23 novembre, en remplacement de M. HOORNAERT, appelé à d'autres fonctions.

**M. MILCAMP**S, du Service Public Fédéral – Affaires étrangères de la Belgique, a été nommé commissaire de Belgique auprès de la CCNR, à compter du 23 novembre, en remplacement de M. GHYSBRECHT, appelé à d'autres fonctions.

En conséquence de quoi, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2023 :

<b>ALLEMAGNE</b>			
Commissaires :	MM.	WEHRMANN <sup>1</sup> GREWE JAEGER	
Commissaires-suppléants :	Mme MM.	SCHÄFER LINDEMANN GERHARDT	
<b>BELGIQUE</b>			
Commissaires :	Mme MM.	RENAUX VAN DEN BORRE VUYLSTEKE MILCAMP	
Commissaires-suppléants :	MM.	DE SPIEGELEER TURF	
<b>FRANCE</b>			
Commissaires :	M. Mme M. M.	COLAS BOULDOUYRÉ LEANDRI QUIQUANDON	<b>Président</b>
Commissaires-suppléants :	Mme M.	KRAJKA DALY <sup>2</sup>	
<b>PAYS-BAS</b>			
Commissaires :	M. Mme M. M.	VAN KRUININGEN NOLAND TEN BROEKE KASTEEL	<b>Vice-président</b>
Commissaires-suppléants :	M. Mme	MENSINK VAN DER SMAN	
<b>SUISSE</b>			
Commissaires :	M. Mme MM.	SEGER ETTER RÖTHLINGSHÖFER KÖRSCHGEN	
Commissaires-suppléantes :	Mme Mme	MUNGENAST <sup>3</sup> CHRISTEN	

<sup>1</sup> Jusqu'au 31 décembre 2023 puis remplacé par Mme KOHLHAAS

<sup>2</sup> A quitté en décembre 2023

<sup>3</sup> Jusqu'au 31 décembre 2023 puis remplacée par M. STALDER

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

Secrétaire Générale :	Mme	LUIJTEN
Secrétaire Général Adjoint :	M.	RUSCHE
Ingénieur en Chef :	M.	WISSELMANN

## II) ACTIVITÉS DE LA COMMISSION CENTRALE

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

#### a) Sessions plénières

#### SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE DE PRINTEMPS

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire de printemps en format hybride, le 7 juin au Palais du Rhin à Strasbourg, sous la présidence de M. COLAS, avec les représentations suivantes :

##### Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne : M. ELEMENLER
- pour la Commission de la Moselle : Mme BRÜCKNER

#### SESSION PLÉNIÈRE ORDINAIRE D'AUTOMNE

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne, le 6 décembre au siège de la Région Grand Est à Strasbourg, sous la présidence de M. COLAS, avec les représentations suivantes :

##### Organisations intergouvernementales :

- pour la Commission européenne : Mme ROSCA
- pour la Commission de la Moselle : Mme BRÜCKNER

##### États observateurs :

- Hongrie : M. MATICS
- Luxembourg : M. NILLES
- Pologne : Mme WANAT
- République tchèque : M. DABROWSKI

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

Les Comités et Groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

#### COMITÉS

le Comité du Budget, sous la présidence de M. COLAS, le 7 juin et le 5 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de Mme NOLAND, le 3 mai à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. COLAS, les 15 mars, 7 juin et 5 décembre à Strasbourg ;

le Comité économique, sous la présidence de M. RÖTHLINGSHÖFER, les 14 mars, 6 juin, et 7 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de Mme SCHÄFER, le 14 mars à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de Mme SCHÄFER, les 19 avril et 10 octobre à Strasbourg ;

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

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme VAN DER SMAN, les 16 mars et 12 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. GREWE, le 18 avril et le 10 octobre à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de M. TEN BROEKE, les 18 avril, 14 juin et 11 octobre à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. MENSINK, le 10 janvier à Strasbourg ;

Réunions communes des Comités du Règlement de Visite, de l'Infrastructure et de l'Environnement, économique et du Droit fluvial, sous la présidence de M. RÖTHLINGSHÖFER puis Mme BOULDOUYRÉ, le 6 juin et le 4 décembre à Strasbourg ;

réunions communes du Comité du Règlement de Police, du Comité du Règlement de Visite, du Comité des Matières dangereuses, du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, du Comité restreint de navigation et du Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de L'INGENIEUR EN CHEF : les 6 juin et 4 décembre à Strasbourg ;

## **GROUPES DE TRAVAIL**

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. GERHARDT, du 7 au 9 février et du 29 au 31 août à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de Mme MEYER, le 28 février et sous la présidence de Mme MIES, le 20 juin et le 5 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail, partie dédiée à la Cybersécurité (RIS/G – cyber), sous la présidence de M. MAURER, le 27 février et le 4 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de Mme MAGNARD, les 9 mars et 29 juin à Strasbourg, le 26 septembre à Zagreb et le 30 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. NEHAB, s'est réuni les 24 février, 26 mai, 22 septembre et 17 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. VAN CAPPELLEN, les 21 mars et 12 septembre à Strasbourg ;

- c) Partenariat avec la CEE/ONU dans le cadre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure,

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure), sous la présidence de M. LANGENBERG, du 23 au 27 janvier à Genève (Suisse) ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, sous la présidence de M. LANGENBERG, le 27 janvier à Genève (Suisse) ;

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

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

le Groupe de travail informel « Formation des experts » (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, du 28 au 30 mars, en format hybride, à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « des attestations et autres documents de bord sous forme électronique » (ADN), sous la présidence de M. REMERS, les 3 et 4 mai, en format hybride, à Utrecht ainsi que les 17 et 18 octobre en ligne ;

le Groupe de travail informel « Matières » (ADN), sous la présidence de M. KRISCHOK, les 13 et 14 septembre à Berlin.

## 2. Réunions et événements du CESNI

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

Le CESNI a été créé sous l'égide de la CCNR, en concertation avec la Commission européenne. Il a pour mission d'adopter des standards dans différents domaines. Les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de la CCNR et de l'Union européenne, peuvent s'y référer en vue de leur application.

Le Comité s'est réuni à deux reprises, sous la présidence de Mme COENEN (délégation belge), le 20 avril et le 19 octobre à Strasbourg.

La réunion du 20 avril a permis d'adopter les documents suivants :

- Des lignes directrices pour une navigation respectueuse de l'environnement et performante (éco-navigation).
- Un guide des bonnes pratiques cybersécurité en navigation intérieure, mettant l'accent sur les ports. Celui-ci vise à donner une vision d'ensemble des risques, menaces et mesures d'atténuation en matière de cybersécurité, qui s'exercent principalement dans l'enceinte des ports de navigation intérieure.
- Une synthèse des différences entre les éditions 2021/1 et 2023/1 de l'ES-RIS, le Standard européen pour les services d'information fluviale.

Lors de sa réunion d'avril, le CESNI a également eu le plaisir d'accorder le statut d'État observateur à la République de Moldavie. La République de Moldavie est déjà un État membre de la Commission du Danube et a le statut de candidat à l'Union européenne depuis le 23 juin 2022. La République de Moldavie a exprimé son intérêt pour la navigation intérieure et son souhait de contribuer à son développement.

Le CESNI a été également heureux d'accorder le statut d'organisations non gouvernementales agréées :

- à la FEMAS (Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants) ;  
La FEMAS possède une longue et vaste expérience dans le domaine de la navigation maritime et intérieure, notamment en ce qui concerne les aspects liés à la construction, la stabilité, les prescriptions techniques et les investigations à la suite de dommages techniques et nautiques. Ses membres sont les associations nationales d'experts en Europe.
- et à Hydrogen Europe.  
Hydrogen Europe est l'association européenne représentant les intérêts de l'industrie de l'hydrogène et de ses parties prenantes.

Lors de sa réunion du 19 octobre, le CESNI a poursuivi de manière fructueuse ses travaux dans les domaines suivants :

Dans le domaine des **prescriptions techniques des bateaux**, un **projet de prescriptions concernant le stockage et l'utilisation de méthanol** à bord de bateaux de navigation intérieure, telles que prévues pour le projet d'ES-TRIN 2025/1 (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure), a été présenté. Ces prescriptions seront notamment partagées avec les organes en charge des règles de police et le Comité de sécurité de l'ADN, témoignant d'un souci de bonne coopération avec la CEE-ONU. Par ailleurs, une nouvelle tâche a été ajoutée au programme de travail du CESNI. Celle-ci concerne le **développement d'un standard pour une méthodologie de mesure et de calcul des émissions** des bateaux de navigation intérieure ainsi que pour la définition des catégories d'émissions.

Dans le domaine des **qualifications professionnelles**, le CESNI a approuvé en première lecture un **projet de standard européen pour les qualifications en navigation intérieure** (ES-QIN, édition 2024/1).

Dans le domaine des **technologies de l'information**, les travaux se poursuivent selon le programme de travail du CESNI, notamment en ce qui concerne la **prochaine édition de l'ES-RIS 2025/1** (Standard européen pour les services d'information fluviale).

## GROUPES DE TRAVAIL DU CESNI

Les Groupes de travail se sont réunis comme suit :

le Groupe de travail des prescriptions techniques (CESNI/PT) s'est réuni à quatre reprises : présidé par M. STANGL-BRACHNIK (délégation autrichienne), les 7 et 8 mars, le 28 juin, les 28 septembre et 29 septembre à Zagreb ainsi que les 28 et 29 novembre à Strasbourg ;

une réunion commune des Commissions de visite s'est tenue, sous la présidence de M. LINDEMANN (délégation allemande), du 26 au 28 septembre à Zagreb ;

le Groupe de travail temporaire des appareils et systèmes électroniques à bord des bateaux de navigation intérieure (CESNI/PT/Elec), présidé par M. VROMANS représentant le GERC (Groupe des sociétés de classification européennes reconnues pour la navigation intérieure), s'est réuni le 9 janvier en ligne ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions techniques applicables aux combustibles de substitution à bord des bateaux de navigation intérieure (CESNI/PT/FC), présidé par M. PAULI, expert, (sur invitation de la délégation allemande), s'est réuni les 31 janvier et 1<sup>er</sup> février en ligne, le 25 avril en

format hybride à Strasbourg, les 21 et 22 mai en format hybride à Berlin, les 25 et 26 octobre en format hybride à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire des dispositions transitoires dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux (CESNI/PT/DT), présidé par M. DELAERE (délégation belge) s'est réuni le 27 mars en ligne, le 28 août en ligne ainsi que le 11 décembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire pour le nouveau modèle de certificat de bateau (CESNI/PT/MOD), présidé par Mme VAN DIJK (délégation néerlandaise), les 27 juin à Strasbourg et 13 novembre en ligne ;

le Groupe de travail des qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni les 23 février, 25 mai, 21 septembre et 16 novembre à Strasbourg ;

La troisième réunion des commissions d'examen et des examinateurs des programmes de formation approuvés, présidée par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE, Présidente du Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle (délégation allemande), s'est tenue le 15 novembre en format hybride à Strasbourg ;

le Groupe de travail temporaire de la gestion de qualité (CESNI/QP/QM), également présidé par Mme NETHÖVEL-KATHSTEDE (délégation allemande), s'est réuni les 20 février, 22 mai et 18 septembre en ligne ;

le Groupe de travail temporaire des prescriptions relatives aux équipages (CESNI/QP/Crew), présidé par Mme LIÉGEOIS (délégation belge) s'est réuni les 22 février, 24 mai, 20 septembre et 14 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des technologies de l'information (CESNI/TI), présidé par M. PLASIL (délégation autrichienne), s'est réuni les 1<sup>er</sup> et 2 mars ainsi que le 6 septembre en format hybride à Strasbourg ;

Les Groupes de travail temporaires CESNI/TI se sont réunis comme suit:

- le Groupe de travail sur le système d'annonces électroniques en navigation intérieure (CESNI/TI/ERI), sous la présidence de M. OUDENES, le 29 juin à Szczecin et le 14 décembre à Strasbourg ;
- le Groupe de travail pour un système électronique d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (CESNI/TI/Inland ECDIS), sous la présidence de M. MORLION, les 27 juin à Szczecin et 13 décembre à Strasbourg ;
- le Groupe de travail pour les avis à la batellerie (CESNI/TI/NtS), sous la présidence de M. PLASIL, le 30 juin à Szczecin et le 15 décembre à Strasbourg. Une réunion spéciale sur la tâche TI-15 (*technical specification for navigation & voyage planning data*) : Préparer les spécifications techniques pour les données de navigation et de planification des voyages a eu lieu le 29 juin à Szczecin sous la présidence de M. PLASIL ;
- le Groupe de travail pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure (CESNI/TI/VTT), sous la présidence de M. BOBER, le 27 juin à Szczecin et le 15 décembre à Strasbourg.

### **3. Travaux majeurs de la CCNR effectués en 2023**

#### **Colloque de la CCNR : « la Déclaration de Mannheim – 5 ans après »**

La Déclaration ministérielle de Mannheim, adoptée en 2018, a réitéré l'attachement des États membres de la CCNR à l'Acte de Mannheim et leur détermination à promouvoir la navigation rhénane et européenne.

Le 6 décembre 2023, sous la présidence française, la CCNR a adopté un rapport sur l'état d'avancement de la Déclaration lors de sa session plénière. Lors du colloque organisé à sa suite, les délégations et partenaires ont fait le point sur le chemin parcouru et les travaux effectués dans de nombreux domaines ces dernières années.

Le rapport sur l'état d'avancement de la Déclaration a été remis officiellement aux représentants des États membres, qui rend compte des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Déclaration.

#### **Travaux économiques**

##### **Aperçu du marché – avril 2023**

La CCNR a publié son aperçu du marché en avril 2023, qui couvrait principalement le premier semestre 2022.

##### **Rapport annuel 2023**

Dans la continuité de sa longue et fructueuse coopération avec la Commission européenne, la CCNR a publié son rapport annuel 2023 de l'Observation du marché de la navigation intérieure européenne, en octobre 2023.

La publication du rapport annuel de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe est un exemple de collaboration réussie au niveau européen, incluant tous les acteurs et parties prenantes de la navigation intérieure en Europe, y compris les commissions fluviales et les représentants du secteur. Les préfaces de M. Habersack, Président de la Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR), et de Mme Luijten, Secrétaire générale de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

Le nouveau rapport annuel fournit un aperçu exhaustif de la situation du marché et des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2022.

##### **Atelier sur la formation des prix et les tendances futures**

Dans le cadre de ses activités d'observation du marché, la CCNR a organisé un atelier sur la formation des prix dans le secteur du transport par voie de navigation intérieure le 8 novembre 2023, en partenariat avec la Commission européenne. Cet atelier a mis l'accent sur les principaux facteurs qui contribuent à la formation des prix et contient plusieurs recommandations à l'intention des décideurs politiques. Cet atelier sera suivi de la publication d'un rapport sur ce thème en 2024. Un large éventail de participants a pris part à ces échanges, à la fois à Strasbourg et en ligne : exploitants de bateaux de navigation intérieure, chargeurs, opérateurs multimodaux, décideurs politiques, transitaires, courtiers, coopératives, banques, instituts publiant des informations sur les taux de fret, ports, consultants.

## **Situation économique de la navigation intérieure en Europe**

La CCNR a adopté deux résolutions portant sur la situation économique de la navigation intérieure européenne le 28 juillet par voie de procédure écrite et le 6 décembre. Une première résolution pour l'année 2022 et une seconde pour le premier semestre 2023 portant sur les prévisions pour le second semestre.

### **Travaux réglementaires**

#### **Mise en œuvre simplifiée du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)**

L'article 1.04 du RPN a été modifié et a permis la publication de listes et tableaux pour l'application du RPN. Une première édition a été publiée à la fin de l'année 2023 et remplacera les anciennes « instructions de service ». Cette vue d'ensemble donnera de manière simplifiée des informations utiles au personnel navigant comme aux autorités compétentes. Ils pourront y trouver les données nécessaires sur les nouvelles formations, les instituts agréés ou encore les médecins agréés.

Par exemple, les titulaires des certificats de qualification délivrés selon le RPN pourront consulter un des médecins listés pour renouveler leur certificat – un avantage très concret de la coopération étroite entre les États membres de la CCNR.

#### **Adaptation du RPNR concernant les barges de poussage placées à tribord**

La CCNR a adopté une actualisation du RPNR concernant les barges de poussage placées à tribord (article 6.21). Ainsi, l'amendement autorise expressément qu'une ou plusieurs barges de poussage puissent être placées à bâbord ou à tribord du bâtiment motorisé qui assure la propulsion et ce dans un convoi poussé ou une formation à couple.

Cet amendement entrera en vigueur le 1er juin 2024. L'objectif est d'améliorer la lisibilité des règlements, de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane en réduisant le nombre d'accouplements à faire et défaire, et ainsi à diminuer le nombre de manœuvres à effectuer sur le Rhin. Il permet d'améliorer la fluidité du trafic.

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

La CCNR a approuvé le principe d'une extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à de nouveaux bâtiments, à savoir :

- les bâtiments d'une longueur supérieure à 86 m et inférieure ou égale à 110 m, disposant d'une ou plusieurs cales pour le transport de marchandises ;
- les bâtiments utilisant une autre source d'énergie pour la propulsion que le diesel ou le gaz naturel liquéfié.

La future extension sera mise en œuvre sur le Rhin à compter du 1er décembre 2026. La période à venir doit permettre à l'ensemble des acteurs (profession de la navigation, administrations, etc.) de se préparer.

#### **Adaptation du RPNR pour la mise en service d'une nouvelle aire de stationnement « Friesenheimer Insel »**

Le RPNR a été actualisé du fait de la mise en service d'une nouvelle aire de stationnement appelée « Friesenheimer Insel », située dans le secteur de Mannheim-Ludwigshafen.

L'aire de stationnement « Friesenheimer Insel » a été nouvellement construite. Il existe désormais des postes de stationnement à ducs d'Albe, reliés à la terre ferme, où les bâtiments peuvent stationner et où l'équipage peut débarquer.

### **Mise à jour de l'annexe 13 du RPNR sur les certificats et documents de bord**

Un autre amendement adopté vise à mettre à jour l'annexe 13 du RPNR qui contient la liste exhaustive des certificats et documents de bord, afin de tenir compte du nouveau système de paiement dématérialisé SPE-CDNI. En pratique, il s'agit d'autoriser la présentation du justificatif d'approvisionnement en gazole et les reçus relatifs aux transactions de rétribution d'élimination sous forme électronique (format PDF). Cette modification constitue une étape supplémentaire dans la dématérialisation de la navigation intérieure et va faciliter la vie des conducteurs.

### **Adaptation du RPNR concernant la position des feux de côtés**

Le RPNR a été actualisé par un amendement qui concerne la position des feux de côté dans un convoi poussé faisant route. Cette adaptation proposée par la profession a pour objectif de placer les feux de côtés autant que possible vers l'arrière, sur la partie la plus large du convoi poussé, pour que la longueur totale du convoi soit bien visible (en particulier la nuit). L'amendement vise à contribuer davantage à la sécurité de la navigation sur le Rhin et à améliorer la fluidité du trafic, en rendant notamment certaines manœuvres plus sûres.

### **Adaptation du RPNR concernant la navigation de nuit dans le secteur du Gebirge entre Bingen et St. Goar**

Les voies de radiotéléphonie ont été modifiées le 15 novembre 2022 dans la zone couverte par la centrale de secteur d'Oberwesel.

L'attribution des fréquences a été réorganisée, ce qui a entraîné une modification des voies VHF (Very High Frequencies). La station de radiotéléphonie fixe « Centrale de secteur d'Oberwesel » située à Bingen, qui utilisait la voie 24, utilise désormais la voie 04. Cet amendement vise donc à modifier les dispositions de l'article 9.08 du RPNR à la suite du changement des voies de radiotéléphonies. Cet amendement entrera en vigueur le 1er juin 2024.

### **Travaux relatifs aux services d'information fluviale**

La Commission Centrale a décidé de lancer un questionnaire auprès des exploitants, des conducteurs de bateaux et des autorités (du 28 novembre 2023 au 31 janvier 2024). Il a pour objectif de connaître les cas d'usages et les attentes vis à vis des aides à la navigation équipés d'appareils AIS intérieur.

L'objectif de ce questionnaire est d'identifier les besoins et les cas d'usages les plus pertinents du point de vue des conducteurs de bateaux et des exploitants, mais aussi les intentions et les initiatives des autorités. L'analyse des réponses à ce questionnaire permettra donc de vérifier si les initiatives en cours correspondent bien aux besoins. Elle permettra aussi aux fabricants d'appareils d'orienter le développement de leurs équipements pour correspondre au mieux à ces différentes attentes.

### **Travaux relatifs à l'infrastructure et l'environnement**

#### **Atelier d'experts et de suivi sur les « Périodes de basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane » le 18 janvier en format hybride à Strasbourg**

Quatre années après avoir organisé un atelier consacré aux périodes de basses eaux, à Bonn, la CCNR a tenu un atelier d'experts et de suivi sur les « Périodes de basses eaux et leur impact sur la navigation rhénane » le 18 janvier en format hybride, à Strasbourg.

L'épisode de basses eaux de 2022 a encore une fois rappelé que ce phénomène est une préoccupation urgente, avec des impacts écologiques, économiques et sociétaux importants. Avec le changement climatique, ce phénomène naturel pourrait s'amplifier dans le futur.

L'atelier de la CCNR a montré que l'immense défi des basses eaux ne peut être relevé que par un ensemble de mesures mobilisant quatre leviers d'action

Cet atelier a confirmé le besoin d'un dialogue renforcé entre les acteurs clés au sujet des futures mesures d'adaptation aux basses eaux ainsi qu'une coopération transfrontalière forte entre les États membres. Des manifestations telles que l'atelier de la CCNR permettent de mieux comprendre ces nombreux enjeux, de croiser les regards et de développer des visions communes. Afin de soutenir et d'encourager de tels échanges, la CCNR continuera d'organiser ces « Low water talks » à intervalles réguliers dans les prochaines années.

### **Publication de la troisième édition de son document de réflexion « Act now! » relatif aux basses eaux et à leurs effets sur la navigation rhénane**

La CCNR a publié la troisième édition du document de réflexion « Act now ! », en quatre langues. Celle-ci tient compte des résultats de l'atelier consacré aux basses eaux en 2019 et de l'atelier d'experts de suivi organisé en 2023.

Les principales mises à jour concernent l'analyse des basses eaux de 2022 et les nouveaux développements dans les domaines de l'infrastructure, de l'adaptation des bateaux, des outils numériques ou au niveau des chargeurs et de la logistique.

### **Transition énergétique et mise en œuvre de la feuille de route sur la réduction des émissions en navigation intérieure**

La CCNR a adopté des recommandations permettant des dérogations au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) permettant l'exploitation de huit bateaux innovants sur le Rhin et les voies navigables de l'UE :

- cinq bateaux utilisant l'hydrogène comme combustible : Antonie, Ab Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim I et FPS Waal ;
- un bateau utilisant le méthanol comme combustible : Stolt IJssel ;
- deux bateaux utilisant un matériau synthétique renforcé par des fibres : Aqua Sapphire et Aqua Beryl.

Ces projets pilotes de bateaux de navigation intérieure sont essentiels pour le développement et le déploiement des technologies, et pour alimenter les travaux réglementaires.

Une fois de plus, la CCNR démontre par des actions concrètes qu'elle soutient fortement l'innovation et qu'elle aide les entreprises de navigation à relever les défis du changement climatique.

Par ailleurs, la CCNR travaille à la mise en œuvre de sa feuille de route de la CCNR pour la réduction des émissions de la navigation intérieure (Résolution 2022-II-36). Elle fera rapport d'ici 2025 sur l'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser.

Concernant la mise en place d'un instrument européen de subvention et de financement pour soutenir la transition énergétique de la navigation intérieure, la CCNR a lancé une consultation adressée aux organisations agréées UENF et OEB début 2023 afin de mieux appréhender les prochaines étapes. Sur la base des contributions reçues, la CCNR a conclu qu'une panoplie de mesures devraient être prises pour financer la transition (et pas forcément via la mise en œuvre d'un instrument dédié). Elle a décidé en décembre 2023 de mettre fin aux discussions sur la mise en place d'un fonds avec participation de la profession. Le sujet plus large de la réalisation et du financement de la transition énergétique du secteur reste une priorité et est inscrite au programme de travail du Comité économique (II-24-4).

### **Questions relatives à la voie d'eau rhénane**

Lors de sa session plénière de printemps, la CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, tels que :

- la construction d'un quai et ducs d'Albe pour l'accueil de bateaux transportant des colis lourds ou du vrac agricole à Nambenheim ;
- l'élargissement du trottoir et de la piste cyclable du pont ferroviaire de Horchheim près de Coblenz ;
- la construction d'une base de canoës et kayaks en rive gauche du Rhin à Huningue ;
- la construction d'une aire de stationnement pour bateaux à passagers à cabines, près de Kehl ;
- la construction d'un établissement flottant pour menues embarcations près de Neuried ;
- des travaux d'entretien au pont situé à Chalampé, concernant le chemin de roulement de la nacelle de visite en intrados du tablier.

Par ailleurs, la CCNR se félicite des mesures d'aménagement prévues en 2022-2023 afin d'améliorer les conditions de navigation sur le Rhin : l'alimentation en débit solide à Iffezheim, à Nimègue, sur le Rhin inférieur et sur le Waal, la stabilisation du fond en aval d'Iffezheim et à Bockum-Krefeld, et l'aménagement d'un port de stationnement nocturne à Spijk.

Lors de sa session plénière d'automne, la CCNR a approuvé différents projets de chantiers sur le Rhin, tels que :

- l'installation de cinq ducs d'Albe pour l'amarrage de bateaux en garage amont et aval de l'écluse de Rhinau ;
- la construction d'un ouvrage de prise d'eau pour le remplissage des cuvettes résiduelles des mines de lignite à ciel ouvert de Garzweiler II et Hambach, près de Dormagen ;
- des travaux d'entretien annuels sur les complexes de barrages-écluses situés sur le Nederrijn et le Lek (Driel, Amerongen et Hagestein).

Par ailleurs, la CCNR a validé la fermeture ponctuelle de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance.

### **Navigation automatisée et conduite à distance**

Pour soutenir le développement de la navigation automatisée ou de la conduite à distance, la CCNR a adopté lors de sa session d'automne trois recommandations pour la phase 2 des projets pilotes suivants :

- le convoi poussé PRIVILEGE ;
- l'automoteur PERSEVERANCE ;
- le convoi poussé REINHOLD DEYMANN.

La phase 2 de ces projets pilotes prévoit qu'à certains moments, le bateau ou les convois poussés puissent être commandés à distance par un opérateur dans un centre de conduite à distance (CCD).

Cependant, le conducteur à bord reste le seul responsable et peut intervenir à tout moment. Ainsi, cette phase 2 nécessite de déroger à certaines dispositions du RPNR et du RVBR (en particulier l'ES-TRIN), même si l'équipage minimum est à bord.

La mise en place d'équipements additionnels sur les convois poussés et bateau, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et l'équipage minimum à bord permettent de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation « conventionnelle ». Les recommandations précisent que les premiers résultats doivent être transmis à la CCNR par des rapports d'évaluation réguliers. La Commission Centrale compte d'ailleurs s'appuyer sur l'expérience acquise des projets pilotes pour examiner les demandes de recommandations pour la phase 3 de ces projets, qui envisage d'avoir un équipage réduit à bord. Ces recommandations sont une première sur le Rhin. Elles constituent un exemple concret du soutien de la CCNR en faveur de l'innovation, ainsi que du développement de la navigation automatisée et de la conduite à distance.

#### **4. Organisations internationales**

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat :

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

#### **5. Relations interinstitutionnelles**

- a) Union européenne (UE)

##### Commission européenne (CE)

Initiée en 2003 avec un premier accord administratif entre la Commission européenne et la Commission Centrale, et suivie en 2013 d'un autre arrangement administratif entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR, la coopération renforcée entre les deux institutions a à nouveau été particulièrement soutenue en 2023.

Les réunions de coordination semestrielles entre le Secrétariat et la DG MOVE ont eu lieu en ligne, le 22 mai et 30 novembre.

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

- b) Commission de la Moselle (CM)

Dans le cadre du nouvel arrangement de coopération du 8 décembre 2022 entre les deux institutions, la réunion commune entre le Secrétariat de la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR a été organisée en ligne le 22 novembre.

Comme indiqué ci-avant, le Secrétariat de la CCNR était également représenté à la session plénière de printemps organisée par la Commission de la Moselle, le 24 mai à Trèves. A la session plénière d'automne, du 30 novembre à Mertert au Luxembourg, le Secrétariat a été empêché, un rapport a été transmis à la CM.

c) Commission du Danube (CD)

Le Secrétariat de la CCNR a participé aux deux sessions plénières de la Commission du Danube, le 15 juin en ligne et le 14 décembre à Budapest pour sa 100<sup>ème</sup> session.

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

Le Secrétariat de la CCNR n'a pas pu être représenté à la session plénière, le 30 juin à Vienne. Un rapport écrit a été transmis à la CIPR.

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

Le Secrétariat de la CCNR n'a pas été représenté au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe à Genève en février.

f) Comité RAINWAT

Le Secrétariat de la CCNR a participé en ligne aux deux réunions du Comité RAINWAT, le 14 et 15 mars à Luxembourg et le 17 et 18 septembre à Bruxelles.

## 6. Organisations non gouvernementales

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

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

### III) CONVENTION RELATIVE À LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET À LA RÉCEPTION DE DÉCHETS EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE (CDNI)

Le Secrétariat de la CCNR assure le Secrétariat de la CDNI depuis l'entrée en vigueur de la Convention, le 1<sup>er</sup> novembre 2009. Cette dernière compte, pour rappel, six Parties contractantes (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse).

En 2023, la Conférence des Parties Contractantes (CPC), instance suprême de la Convention chargée notamment du contrôle de l'application des dispositions de la CDNI, s'est réunie à deux reprises :

- pour sa session d'été, le 21 juin à Strasbourg, et
- pour sa session d'hiver, le 19 décembre à Strasbourg,

sous la présidence de M. TEN BROEKE (délégation néerlandaise).

Le Groupe de travail CDNI/G s'est réuni sous la présidence de M. VERLINDEN (délégation belge), les 25 et 26 avril ainsi que les 24 et 26 octobre à Strasbourg.

Un 2ème atelier international avec les autorités compétentes pour la mise en œuvre de la CDNI s'est tenu le 25 octobre à Strasbourg.

L'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC), organe en charge de la mise en œuvre de la Partie A de la Convention (réception et élimination des déchets huileux et graisseux), s'est réunie, sous la présidence du Secrétaire général adjoint, M. RUSCHE, le 16 mai ainsi que le 23 novembre à Strasbourg.

Le Groupe de pilotage du SPE-CDNI 3.0 s'est réuni en ligne les 9 février, 12 avril, 31 août et 10 octobre à Strasbourg.

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

Les 84<sup>e</sup> et 85<sup>e</sup> sessions du Centre administratif se sont tenues, sous la présidence de M. CUENI (délégation suisse), le 14 avril et le 13 octobre à Strasbourg.

#### **V) CHAMBRE DES APPELS**

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, les membres suivants :

##### **JUGES**

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

##### **JUGES-SUPLÉANTS**

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

##### **GREFFIER**

Mme BRAAT, Conseillère juridique de la CCNR

##### **AUDIENCES**

La Chambre des Appels a délibéré, sous la présidence de M. DE BAETS, le 14 novembre et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort deux jugements en matière civile.

**PROTOCOLE 24**  
**Questions diverses**

Pas de résolution.

**XI. Communications diverses et points pour information**

**PROTOCOLE 25**  
**Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 26**  
**Travaux du Comité européen**  
**pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 27**  
**Adoption du compte rendu de la session plénière du 6 décembre 2023**

**Résolution**

Le compte rendu de la session plénière du 6 décembre 2023 est adopté.

**Annexe**

**COMPTE RENDU**

**de la session plénière d'automne**  
**qui s'est tenue**  
**le 6 décembre 2023 au siège de la Région Grand Est**  
**à Strasbourg**

Etaient présents :

Président : M. COLAS

ALLEMAGNE	Mme SCHÄFER M. GREWE M. LINDEMANN  M. BRUNSCH	Commissaire Commissaire Commissaire-suppléant ( <i>en ligne</i> ) Expert
BELGIQUE	Mme RENAUX M. VUYLSTEKE Mme COENEN	Commissaire Commissaire Experte ( <i>en ligne</i> )
FRANCE	M. COLAS (Président) Mme BOULDOUYRÉ M. LEANDRI M. QUIQUANDON M. DALY M. BELLENGER	Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire-suppléant Secrétaire
PAYS-BAS	M. VAN KRUININGEN (Vice-président) Mme NOLAND M. TEN BROEKE M. KASTEEL Mme VAN DER SMAN M. NOTENBOOM	Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire-suppléante Secrétaire
SUISSE	M. SEGER Mme ETTER M. KÖRSCHGEN M. RÖTHLINGSHÖFER Mme CHRISTEN	Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire Commissaire-suppléante
SECRETARIAT	Mme LUIJTEN M. WISSELMANN M. RUSCHE Mmes BRAAT, DALOZE, HIRTZ, ROUX MM. BOYER, KEMPMANN, KRIEDEL, LE GUILLOU Mme FAHRNER	Secrétaire générale Ingénieur en Chef Secrétaire général adjoint Administratrices  Administrateurs  Chargée de communication

ORGANISATIONS  
INTERNATIONALES

Mme ROSCA

Représentante de la  
Commission européenne

Mme BRÜCKNER

Représentante de la  
Commission de la Moselle

ETATS OBSERVATEURS

Hongrie :

M. MATICS

Luxembourg :

M. NILLES (*en ligne*)

Pologne :

Mme WANAT

République tchèque :

M. DABROWSKI

**PRÉSIDENTS DES COMITÉS**

M. COLAS

Président du Comité du Budget

Mme SCHÄFER

Présidente du Comité du Règlement de Police

M. GREWE

Président du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement

M. DALY

Président du Comité du Règlement de Visite

Mme VAN DER SMAN

Présidente du Comité des Questions sociales, de travail et de  
formation professionnelle

M. RÖTHLINGSHÖFER

Président du Comité économique

Mme COENEN

Présidente du Comité européen pour l'élaboration de standards  
dans le domaine de la navigation intérieure  
(CESNI) (*en ligne*)

M. TEN BROEKE

Président du Comité restreint de navigation

## **1. OUVERTURE DE LA SESSION – ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

(Protocole 1 : Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour - Pas de résolution)

LE PRESIDENT

ouvre la session plénière et souhaite la bienvenue aux participants.

Après avoir constaté que l'ordre du jour n'appelle pas d'observation, il le déclare adopté.

### **1.1 COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE**

(Protocole 2 : Composition de la Commission Centrale – Pas de résolution)

LE PRESIDENT

invite les délégations qui le souhaitent à s'exprimer sur leur composition.

LE CHEF DE LA DELEGATION NEERLANDAISE, M. VAN KRUININGEN

annonce que durant la présidence néerlandaise de la CCNR, M. TEN BROEKE présidera la délégation durant les réunions du Comité préparatoire et de la session plénière.

### **1.2 COMPOSITION DE LA CHAMBRE DES APPELS**

(Protocole 3 : Composition de la Chambre des Appels)

LE PRESIDENT

indique qu'il s'agit de prendre note du fait que M. DE SAVORNIN LOHMAN, juge néerlandais de la Chambre des appels, a quitté ses fonctions, et du fait qu'un nouveau juge néerlandais sera proposé dans les meilleurs délais, et

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

## **2. PARTIE I : RESOLUTIONS**

### **2.1 CHANGEMENT DE PRESIDENCE**

#### **2.1.1 Bilan de la période des activités 2022-2023**

- **Réalisation des objectifs de la présidence française 2022-2023 de la CCNR**  
(Protocole 4 : Réalisation des objectifs de la présidence française 2022-2023)

LA DELEGATION FRANCAISE, Mme BOULDOUYRÉ

fait rapport de la réalisation des objectifs de la présidence française.

Mme BOULDOUYRÉ

souhaite particulièrement mettre l'accent sur les conclusions des différents ateliers stratégiques. Elle rappelle que l'exercice était conduit dans la perspective d'un passage en revue, jugé très opportun, des relations entre la CCNR et la Commission européenne. Si ce passage en revue n'a pas encore été possible en raison des mouvements du personnel au sein de la DG Move, les ateliers stratégiques ont permis de mener à la conclusion que la CCNR se devait de conserver les compétences réglementaires qu'elle détient en tant qu'organisation internationale régie par l'Acte de Mannheim. Les Etats membres ont convenu à l'unanimité que ces compétences sont nécessaires pour permettre des réactions rapides en cas de crise, comme celle que la navigation intérieure a connue avec la pandémie de Covid-19. Elles sont également utiles pour lancer des projets pilotes innovants grâce des exemptions autorisées à la réglementation. Enfin, ce pouvoir réglementaire est essentiel pour maintenir la cohérence de l'ensemble des règles applicables à la navigation.

Mme BOULDOUYRÉ

précise que ces conclusions solides n'empêchent pas de poursuivre l'exercice de stratégie. Il demeure essentiel de veiller que la CCNR reste capable de s'adapter aux enjeux de la navigation intérieure et à la meilleure allocation des ressources disponibles. En effet, il est d'autant plus important que la CCNR reste concentrée sur les priorités que le contexte financier l'impose en raison d'une obligation de maîtrise des dépenses de l'organisation. Au cours de la période écoulée, ces conclusions et cette méthode de travail se sont traduites dans le domaine du verdissement de la flotte tant dans le domaine de la réglementation que de l'avancée technologique. C'est ainsi, par exemple, que l'ES-TRIN adopté en 2023 fixe un cadre pour l'installation de piles à combustible 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 dix bateaux innovants. De même, des avancées ont été réalisées en matière de numérisation de navigation intérieure.

Mme BOULDOUYRÉ

souhaite mentionner, à cet égard, l'actualisation du RPNR, qui autorise à présent la présentation aux forces de police de nombreux documents au format électronique. Des travaux sont également conduits visant à conforter un cadre juridique propre à accompagner le développement de la navigation automatisée. Il convient de mentionner à cet égard l'adoption de la définition internationale des niveaux d'automatisation qui apporte des clarifications souhaitables pour traiter d'un certain nombre d'aspects juridiques. Il s'agit notamment de la question de la responsabilité en cas des dommages causés à l'occasion de l'exploitation de bateaux automatisés pour laquelle les travaux ont été conduits à l'initiative de la France et dont l'IVR s'est saisie. Ce ne sont là que quelques aspects d'une période biennale particulièrement riche en réalisations et qu'il serait vain, pour la présidence, de chercher à s'approprier. En effet, ces acquis récents montrent avant tout la capacité d'action et de réaction de l'organisation. Elle le démontre d'autant plus que sa capacité de résilience a été mise à rude épreuve pendant la longue période de crise qu'a connue la navigation intérieure en raison de la pandémie de Covid-19.

LE PRESIDENT

remercie Mme Bouldouyré pour son rapport. Il estime que la présidence s'est déployée autour de deux axes. Le premier concernait les aspects « stratégie ». A ce propos, il est d'avis qu'ensemble, les délégations, ont fait avancer une réflexion sur les activités et les ressources correspondantes et la meilleure façon de déterminer ces priorités et ces ressources. Cette réflexion va se poursuivre sous présidence néerlandaise. Le deuxième axe s'est illustré par l'esprit de travail collectif qui constitue la force de la Commission. En effet, tous les travaux exécutés ces deux dernières années reposent sur le travail d'équipe de l'ensemble des comités et groupes de travail.

Le PRESIDENT

conclut en indiquant que cela a été un réel plaisir de piloter l'ensemble de cet exercice, qui, à bien des égards se pilote tout seul et très bien.

LE PRESIDENT

constate ensuite l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

## 2.1.2 Préparation de la période d'activité 2024-2025

- **Orientation de la future présidence néerlandaise**  
(Protocole 5 : Orientation de la future présidence néerlandaise)

LE CHEF DE LA DELEGATION NEERLANDAISE, M. VAN KRUININGEN

remercie le Chef de la délégation française pour sa présidence et les résultats atteints. Les Pays-Bas sont ravis de pouvoir assurer cette nouvelle présidence. Concernant les orientations, il s'agira, en premier lieu, de renforcer la coopération avec la Commission européenne, de renouveler certains contrats et de simplifier les procédures de coordination. En outre, la discussion stratégique doit être poursuivie. Un autre axe prioritaire concerne la durabilité de la flotte, l'utilisation de nouveaux carburants alternatifs et la transition énergétique en Europe. La troisième priorité, vise l'adaptation au changement climatique. C'est un sujet important. Une réflexion fondamentale sur les conséquences du changement climatique pour la navigation fluviale est nécessaire. Le quatrième axe prioritaire est le Smart shipping, la navigation automatisée. Dans ce domaine, la CCNR est à la pointe et la délégation néerlandaise veut aller de l'avant. Pour cela, il est important que les lacunes des règlements soient examinées. La cinquième priorité se situe dans le domaine des dispositions transitoires à long terme. Pour les Pays-Bas, c'est important. Des petits bateaux disparaissent de la flotte or ces petits bateaux sont indispensables. L'application de la clause de sauvegarde ne suffit pas, il faut adapter certaines des dispositions transitoires de long terme pour permettre une solution collective. La délégation néerlandaise est déjà active dans ce domaine.

Le PRESIDENT

remercie la délégation néerlandaise pour cette présentation qui suscite un grand intérêt. Il estime que les priorités sont très adaptées.

LE CHEF DE LA DELEGATION SUISSE, M. SEGER

remercie la France pour sa présidence et son l'engagement pour la CCNR, aussi en ce qui concerne son autonomie. Il tient à souligner l'engagement personnel du Président, qui a été très apprécié. Il adresse ensuite des compliments à la délégation néerlandaise. Il estime que leur programme est vraiment très attractif et très pertinent. Pour finir, il souligne que la délégation néerlandaise a toute sa confiance.

LE PRESIDENT

constate ensuite l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- **Programmes de travail**  
(Protocole 6 : Programmes de travail)

LA SECRÉTAIRE GÉNÉRALE, Mme LUIJTEN

est d'avis qu'il n'est pas nécessaire de présenter l'ensemble des programmes de travail. Les experts connaissent déjà le travail et ils ont même coopéré à la rédaction de ces programmes. En effet, ces programmes ont été discutés de manière détaillée et avec beaucoup de soin.

LE PRÉSIDENT

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

- **Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2024-2025**  
(Protocole 7 : Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2024-2025)

LE PRESIDENT

rappelle que les Présidences et Vice-présidences ont été discutées entre les délégations sur la base d'une proposition du secrétariat et

constate l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

## 2.2 ASPECTS ECONOMIQUES

### 2.2.1 Situation économique de la navigation intérieure en Europe

- **Situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2022**  
(Protocole 8 : Situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2022)  
- *Résolution adoptée par voie de procédure écrite le 28 juillet 2023*

LE PRESIDENT DU COMITE ECONOMIQUE, M. RÖTHLINGSHÖFER

rappelle que la résolution sur la « Situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2022 » a été adoptée, par voie de procédure écrite, par les délégations en date du 28 juillet 2023.

- **Situation économique de la navigation intérieure européenne au 1<sup>er</sup> semestre 2023**  
(Protocole 9 : Situation économique de la navigation intérieure au 1er semestre 2023)

LE PRESIDENT DU COMITE ECONOMIQUE, M. RÖTHLINGSHÖFER

présente le projet de résolution sur la « Situation économique de la navigation intérieure européenne au 1<sup>er</sup> semestre 2023 ». L'évolution du trafic fluvial de marchandises au cours du premier semestre montre un recul significatif pour le Rhin et les États rhénans. Le transport de passagers – et les croisières fluviales en particulier – a retrouvé son niveau d'avant la pandémie. Ces tendances devraient se poursuivre au deuxième semestre 2023.

Le PRESIDENT DU COMITE ECONOMIQUE

présente les activités principales du Comité économique en lien avec l'observation du marché, le soutien et le financement de la transition énergétique, la fiscalité énergétique, la manutention des conteneurs fluviaux dans les ports maritimes. En particulier, le Comité Economique a élaboré le projet de nouveau programme de travail, en tenant compte du mandat du Comité Préparatoire d'optimiser les ressources, en tenant compte de la situation budgétaire, avec trois priorités : l'observation du marché, la transition énergétique dans le transport fluvial et sa fonction de plateforme d'échange et de coordination entre les États membres.

## **2.3 PATENTES DE BATELIER ET EQUIPAGES**

### **2.3.1 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)**

(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)

LA PRESIDENTE DU COMITE DES QUESTIONS SOCIALES, DE TRAVAIL ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE, Mme VAN DER SMAN

présente le projet de résolution visant à modifier 19 articles du RPN et dont la date d'entrée en vigueur proposée est le 1er janvier 2024. Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle a convenu de plusieurs changements nécessaires pour corriger certaines incohérences (références erronées, redondances et incohérences linguistiques). Ces améliorations sont des modifications techniques mineures et sont conformes aux exigences de la directive (UE) 2017/2397. Aucune procédure de coordination n'est requise en vertu de la décision du Conseil (UE) 2022/1912 du 29 septembre 2022. Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle s'est félicité de cette décision-cadre qui permet de la flexibilité, et ce en bonne intelligence avec la Commission européenne.

LA PRESIDENTE DU COMITE DES QUESTIONS SOCIALES, DE TRAVAIL ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE, Mme VAN DER SMAN

présente les activités principales du Comité STF.

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

a salué l'accès de la Suisse à l'ECDB (European Crew Database), marquant ainsi la mise en œuvre opérationnelle du nouveau RPN pour tous les États membres de la CCNR. À cela s'ajoute la finalisation et publication imminente des listes et tableaux qui viennent parachever la mise en œuvre du nouveau RPN et remplaceront les anciennes instructions de service. La vue d'ensemble donnera de manière simplifiée des informations utiles au personnel navigant comme aux autorités compétentes.

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

a élaboré le projet de nouveau programme de travail, en tenant compte du mandat du Comité Préparatoire d'optimiser les ressources. Outre les tâches "traditionnelles" d'actualisation du RPN et les questions liées à la mise en œuvre harmonisée du règlement, le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle s'est concentré sur les défis de l'avenir. Il s'agit de fournir un cadre réglementaire approprié pour les équipages et les qualifications afin de soutenir la navigation à distance et l'automatisation. Il s'agit également de prendre en compte les besoins d'accompagnement de l'écologisation de la flotte, toujours en termes de qualifications professionnelles. Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle souhaite également réfléchir davantage à la promotion de l'utilisation des simulateurs : cet aspect numérique n'est pas encore pleinement exploité, alors qu'il pourrait être un véritable facilitateur sur différents aspects : comptabilisation des jours de navigation, examens pour les secteurs à risque, examens pratiques pour les carburants alternatifs, etc. Enfin, un autre axe majeur du programme de travail sera la contribution à l'attractivité de la profession, avec des idées concrètes pour faire face à la pénurie de personnel. Cela est directement lié aux domaines de travail découlant de la Déclaration de Mannheim. Le secteur européen de la navigation intérieure est confronté à une grave pénurie de personnel, alors qu'il existe un grand besoin de pouvoir utiliser la navigation intérieure, en particulier pour soutenir le transfert modal.

LA PRESIDENTE DU COMITE DES QUESTIONS SOCIALES, DE TRAVAIL ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE, Mme VAN DER SMAN

remercie les membres du Comité STF pour les deux excellentes années de travail et souhaite plein succès à Mme Nethövel-Kathstede de la délégation allemande qui lui succèdera.

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

## **2.4 RÈGLES DE CIRCULATION ET SERVICES D'INFORMATION FLUVIALE SUR LE RHIN**

LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE POLICE, Mme SCHÄFER

fait rapport sur les activités du Comité du règlement de police comme suit :

Le second semestre 2023 a été particulièrement chargé pour le Comité du règlement de police.

La dernière réunion du Comité du règlement de police a eu lieu le 10 octobre 2023. Elle était principalement consacrée aux discussions relatives au nouveau programme de travail 2024-2025 du Comité, mais il a également été possible de dresser un excellent bilan en ce qui concerne le programme de travail actuel 2022-2023, puisque sur les 27 tâches actuellement inscrites au programme de travail, 10 ont déjà été menées à bien.

Lors de sa réunion d'octobre, le Comité du règlement de police a approuvé le programme de travail 2024-2025, qui comprend 20 tâches : 9 tâches de priorité I, 9 tâches de priorité II et 2 tâches permanentes. Le programme de travail 2024-2025 est ambitieux et vise à élaborer des prescriptions pour l'utilisation de carburants alternatifs, à contribuer à la dématérialisation dans la navigation intérieure et à soutenir le développement de la navigation automatisée, conformément à la Déclaration de Mannheim. Il comporte également des thèmes nautiques classiques, afin que le Règlement de police soit constamment modernisé et actualisé.

Trois autres résolutions ont été examinées par le Comité du règlement de police :

1. La première résolution porte sur la modification de l'article 3.10, chiffre 1, lettre b), du RPNR, concernant les feux de côté placés à tribord des convois poussés. L'adaptation suggérée par la profession vise à placer les feux de côté sur la partie arrière du convoi poussé afin de rendre bien visible la longueur totale du convoi. Cette modification permet de préserver la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane, d'améliorer la fluidité du trafic et de rendre certaines manœuvres plus sûres. La modification entrera en vigueur le 1er décembre 2024.
2. La deuxième résolution consiste à tenir compte de l'introduction du nouveau système de paiement électronique SPE-CDNI. À cet effet est présentée une modification de l'annexe 13, chiffre 6.4 du RPNR, autorisant la présentation sous forme électronique des justificatifs d'achat du gasoil et des quittances pour les transactions relatives à la rétribution d'élimination de la CDNI, à savoir au format PDF. Cette modification entrera en vigueur le 1er décembre 2024. Il s'agit d'un exemple concret des étapes vers la dématérialisation dans la navigation intérieure.
3. La troisième résolution vise à mettre à jour les dispositions de l'article 3.32, chiffre 3, du RPNR. Le chiffre 3 dispose que les symboles prescrits dans la version du RPNR en vigueur au 30 novembre 2011 peuvent être utilisés jusqu'au 30 novembre 2015. Ces indications sont désormais obsolètes. En outre, la sécurité juridique requiert des prescriptions de qualité, qui doivent être compréhensibles, lisibles et cohérentes. Cette modification entrera en vigueur le 1er décembre 2024.

4. Par ailleurs, le Comité du règlement de police a adopté l'édition 2.0 des standards pour une liste de contrôle à utiliser lors de l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL) du camion au bateau et de la station d'avitaillement à terre au bateau. La décision du Comité du règlement de police figure dans les relevés d'actes.

Le Comité du règlement de police a également effectué d'autres travaux :

- L'adaptation du RPNR afin de promouvoir l'utilisation de sources d'énergie alternatives dans la navigation intérieure (nouvelles prescriptions de sécurité pour l'utilisation de ces sources d'énergie alternatives. En effet, l'utilisation d'hydrogène ou de méthanol pour la propulsion présente d'autres risques que l'utilisation du gazole. L'objectif est d'assurer un niveau de sécurité identique, que la propulsion du bateau soit assurée au moyen de gazole ou par des sources d'énergie alternatives).
- L'amélioration de la cyber-résilience et maintien des services de la navigation intérieure sur le Rhin en cas de cyberattaques ; l'objectif est de retenir une approche axée sur le corridor, afin d'assurer la continuité de la navigation intérieure en cas de cyberattaques.
- L'analyse des lacunes du RPNR en ce qui concerne la navigation automatisée ; le RPNR fait actuellement l'objet de vérifications afin d'identifier les obstacles au développement de la navigation automatisée. Ces travaux contribueront aussi à la vérification des projets pilotes.
- La prochaine extension de l'obligation d'annonce par voie électronique en liaison avec l'article 12.01 du RPNR ; une décision de principe a été prise lors de la dernière session plénière de la CCNR et l'objectif est à présent de modifier le RPNR, mais aussi de commencer à communiquer afin que la profession soit dûment informée.

La présidence allemande du Comité de police peut donc se féliciter de nombreux succès. La présidence pour 2024-2025 sera assurée par la délégation suisse.

#### **2.4.1 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 dans un convoi poussé faisant route**

(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 dans un convoi poussé faisant route)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

#### **2.4.2 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)**

(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)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

#### **2.4.3 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)**

(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))

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

#### **2.5 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES DES BATEAUX**

LE PRESIDENT DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE VISITE, M. DALY

fait rapport sur les activités du Comité du règlement de visite comme suit :

Lors de ses dernières réunions, le Groupe de travail RVG a approuvé des dérogations au Règlement de visite pour des bateaux innovants soumis par les Pays-Bas, l'Allemagne et la France pour être exploités sur le Rhin et les voies navigables de l'UE. Cette année, cinq bateaux utilisant l'hydrogène comme combustible ont été autorisés (Antonie, Ab Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim et FPS Waal), mais aussi un bateau utilisant le méthanol (Stolt IJssel). Deux bateaux utilisant un matériau synthétique renforcé par des fibres (Aqua Sapphire et Aqua Beryl), ont aussi reçu une autorisation. Ces projets pilotes de bateaux de navigation intérieure sont essentiels pour lever les obstacles techniques au déploiement des technologies et alimenter le travail réglementaire. Une fois de plus, la CCNR démontre par des actions concrètes qu'elle soutient fortement l'innovation et qu'elle aide la flotte à relever les défis du changement climatique. Ces actions s'inscrivent parfaitement dans les priorités que les ministres ont confié à la CCNR dans la Déclaration de Mannheim.

Cette augmentation du nombre de projets pilotes a aussi amené le Comité du règlement de visite à revoir et améliorer la procédure pour le traitement des recommandations. A ce titre, le Comité a validé en avril des mesures organisationnelles et des principes clés pour améliorer l'efficacité du processus de décision. L'objectif est de répondre au mieux aux développeurs de bateaux innovants, tout en garantissant un haut niveau de sécurité. Par ailleurs, le Comité envisage la publication d'une liste des bateaux innovants sur le site internet de la CCNR, sous réserve de récolter au préalable l'assentiment des propriétaires des bateaux.

Le Comité du règlement de visite a également développé une interprétation des prescriptions techniques (ES-TRIN) en ce qui concerne l'emplacement des conteneurs interchangeables de batteries. Les configurations acceptables prévoient toujours que les conteneurs de batteries interchangeables soient en dehors de la cale. Cette interprétation a été récemment validée par le CESNI et publiée sur le site internet dédiée aux interprétations de l'ES-TRIN.

Le Comité a préparé un projet de programme de travail 2024-2025, en mettant l'accent sur la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR sur les émissions, mais aussi l'adaptation du RVBR pour renvoyer à l'ES-TRIN (et ainsi assurer l'alignement des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE). A la lumière des priorités de la présidence néerlandaise, une tâche est aussi prévue en ce qui concerne les 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.

Le Comité a aussi validé un inventaire des mesures existantes dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux pour réduire les émissions dans l'eau. Cela répond à une demande du Comité IEN dans le cadre d'une coopération avec la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR).

### **2.5.1 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)**

(Protocole 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)

LE PRESIDENT DU COMITÉ DU RÈGLEMENT DE VISITE, M. DALY

informe que le Comité du règlement de visite a renouvelé son soutien à l'adoption d'une résolution permettant de garantir l'alignement des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE en ce qui concerne la base de données européenne des bateaux (EHDB). En effet, cet amendement vise à concourir au bon fonctionnement de l'EHDB, en transmettant les données relatives aux certificats de visite (plus de la moitié de la flotte en Europe). En l'absence d'une décision du Conseil de l'Union européenne faisant suite à une procédure de coordination pour le vote des Etats membres de l'UE, l'adoption de la résolution n'est pas possible aujourd'hui. Les Etats membres de l'Union européenne et membres de la CCNR ne peuvent qu'espérer que cette adoption pourra être possible lors de la prochaine session plénière.

### **2.6 NAVIGATION AUTOMATISÉE**

LE PRESIDENT DU COMITÉ RESTREINT DE NAVIGATION, M. TEN BROEKE

fait rapport sur les activités du Comité restreint de navigation comme suit :

Le second semestre 2023 a été particulièrement chargé pour le Comité restreint de navigation (RN). Le Comité RN a examiné trois projets de recommandations soumis en avril 2023 par la délégation belge et inscrits à l'ordre du jour de la session plénière de l'automne 2023, pour trois projets pilotes sur le Rhin :

- Projet pilote A « Convoi poussé PRIVILEGE » ;
- Projet pilote B « Automoteur PERSEVERANCE » ;
- Projet pilote C « Convoi poussé REINHOLD DEYMANN ».

Ces trois projets pilotes disposent d'un certificat de visite et sont autorisés à déroger temporairement aux règlements de la CCNR, c'est-à-dire au RPNR et au RVBR (respectivement à l'ES-TRIN). Toutefois, ces dérogations ne concernent dans un premier temps que la phase 2 des projets pilotes, ce qui signifie que, à certains moments, le bateau ou le convoi poussé pourra être conduit à distance par un opérateur dans un centre de de conduite à distance, mais un conducteur et un équipage complet seront présents à bord afin de pouvoir intervenir à tout moment et resteront les premiers responsables. Le succès de cette phase 2 est une condition préalable à la phase 3, au cours de laquelle le porteur de projet prévoit de réduire l'équipage à bord.

- Il s'agit véritablement d'une première sur le Rhin et, grâce aux travaux menés par le comité RN, la CCNR soutient concrètement la poursuite du développement de la navigation automatisée et de la conduite à distance sur le Rhin. D'autres projets pilotes sont attendus pour 2024.
- Outre l'examen des recommandations, le comité RN a élaboré une série de documents cadres tels que le document « Informations utiles pour la mise en œuvre d'un projet pilote ». En outre, une terminologie multilingue uniforme a été élaborée et continue d'être enrichie. Toutes les informations pertinentes sont accessibles sur la page web de la CCNR « Navigation automatisée ».
- Le programme de travail pour 2024-2025 comprend 10 tâches au total. Il convient de noter que, dans le contexte des tâches principales du Comité restreint de navigation, à savoir la coordination des travaux dans le domaine de la navigation automatisée et des bâtiments conduits à distance, le traitement des questions transversales liées à ces thématiques et l'examen de projets pilotes, huit tâches sont des tâches permanentes.
- Il y a trois ans (peu avant la pandémie), l'idée avait été émise de rétablir le Comité restreint de navigation afin de contribuer à la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim en soutenant et en faisant progresser concrètement le développement de la navigation automatisée sur le Rhin. Suite à cela, le mandat du comité RN a été actualisé, le comité RN a introduit une nouvelle

procédure avec des recommandations permettant de déroger temporairement aux règlements de la CCNR, le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) ont été amendés en conséquence, et trois recommandations sont à présent soumises à l'assemblée plénière. Cet excellent résultat démontre que, ensemble, nous pouvons contribuer à l'innovation sur le Rhin.

La présidence néerlandaise du comité RN peut également se féliciter de nombreux succès. La présidence pour 2024-2025 sera assurée par la délégation belge, qui a déjà fait preuve d'un grand engagement à travers les projets pilotes.

### **2.6.1 Recommandations pour le convoi poussé PRIVILEGE**

(Protocole 15 : Recommandations pour le convoi poussé PRIVILEGE)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

### **2.6.2 Recommandations pour l'automoteur PERSEVERANCE**

(Protocole 16 : Recommandations pour l'automoteur PERSEVERANCE)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

### **2.6.3 Recommandations pour le convoi poussé REINHOLD DEYMANN**

(Protocole 17 : Recommandations pour le convoi poussé REINHOLD DEYMANN°)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

## **2.7 QUESTIONS RELATIVES À LA VOIE D'EAU RHÉNANE**

LE PRESIDENT DU COMITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET DE L'ENVIRONNEMENT,  
M. GREWE

fait rapport sur les activités du Comité de l'infrastructure et de l'environnement comme suit :

Le Comité de l'infrastructure et de l'environnement a tenu une réunion ordinaire d'une demi-journée le 10 octobre 2023 et deux jours avant la session plénière s'est tenue une réunion commune avec le Comité économique, le Comité du règlement de visite et le Comité du droit fluvial.

En raison des mesures d'économie prises cette année, le Comité ne s'est réuni que sur une demi-journée. Malgré la priorisation des tâches et l'amélioration de l'efficacité du traitement des différents points, le programme de travail demeure très ambitieux.

Le Comité a traité de nombreux thèmes importants pour la navigation rhénane, tels que :

- L'adaptation aux périodes de basses eaux, avec notamment la publication de la troisième édition du document de réflexion « Act Now! » en coopération avec le Comité économique. À cet égard, la deuxième édition a été complétée par l'ajout de conclusions et de résultats issus de l'atelier d'experts de suivi organisé le 18 janvier 2023.
- Des thèmes européens, tels que les travaux concernant le règlement RTE-T et la DCE ; dans ce contexte, le comité assure un suivi attentif des travaux de la Commission européenne et coopère activement avec des partenaires tels que l'AIPCN et le Water Framework Directive Navigation Task Group.

- Les conséquences du changement climatique pour l'infrastructure de la navigation intérieure ; ici, le comité a déjà fait une synthèse des travaux d'autres organisations internationales et se prépare, en coopération avec la CIPR et la CHR, à procéder à l'adaptation permanente du rapport de situation sur les conséquences du changement climatique pour l'infrastructure de la navigation intérieure.
- Les futures exigences concernant le Rhin en tant que voie d'eau ; le projet de rapport analyse les facteurs et conflits dans l'utilisation du Rhin en tant que voie d'eau. Des lignes directrices sont formulées afin de contribuer à garantir de l'utilisabilité en 2050 et au-delà.
- Le nombre et qualité des aires de stationnement le long du Rhin ; dans ce contexte, le Comité a publié la troisième édition de la compilation d'exemples et d'enseignements concernant les aires de stationnement. Un plan d'action concernant l'alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement a été ajouté.
- En outre ont été effectués les travaux pour l'examen et l'approbation de mesures de construction sur le Rhin.

Ainsi, tous les thèmes ne sont pas fixés ou priorisés par le Comité lui-même. Les thèmes et priorités découlent en grande partie de l'évolution générale, par exemple dans le domaine du changement climatique et des travaux des partenaires et parties prenantes, par exemple la révision du règlement RTE-T, et des travaux effectués pour la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim.

Malgré une efficacité accrue résultant de la réduction du temps consacré à l'examen des mesures de construction, certains points de l'ordre du jour de la réunion du Comité n'ont pas pu être traités. Les tâches importantes et urgentes ont néanmoins pu être achevées ou avancées lors d'une réunion très intensive.

Par conséquent, le Comité a modifié les priorités des tâches lors de l'examen de son programme de travail 2024/2025. Sur un total de 13 tâches, seulement quatre sont désormais de priorité I. Le Comité n'a ajouté à son programme de travail qu'une seule nouvelle tâche, portant sur la possibilité de soutenir le transfert de transports à grand gabarit et de transports lourds vers la voie d'eau. Parallèlement, quatre tâches ont été achevées ou supprimées, et le traitement d'une tâche a été temporairement suspendu.

Le Comité a examiné quatre projets de résolutions concernant des mesures de construction et a constaté qu'elles ne soulevaient pas d'objections du point de vue de la navigation :

- 2.7.1 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
- 2.7.2 Protocole 19 : fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance
- 2.7.3 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
- 2.7.4 Protocole 21 : autorisation permanente pour la réalisation de travaux au complexe de barrages sur le Nederrijn et le Lek

LA DELEGATION ALLEMANDE aborde brièvement une avarie survenue le 11.11.23 à l'écluse d'Iffezheim. Heureusement, personne n'a été blessé lors de cette avarie. Une enquête de la police fluviale est en cours afin de déterminer les causes de l'avarie. Lors de cet accident, la porte de l'écluse a été si fortement endommagée que le sas droit de l'écluse n'est plus disponible pour le trafic fluvial. La navigation rhénane peut franchir l'écluse d'Iffezheim en utilisant le sas gauche. Cela peut cependant donner lieu à des retards et délais d'attente pour le franchissement de l'écluse. En l'état actuel des choses, il semble que la conception et la fabrication de la nouvelle porte d'écluse nécessiteront environ un an.

**2.7.1 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**

(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)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

**2.7.2 Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance**

(Protocole 19 : Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

**2.7.3 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**

(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)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

**2.7.4 Autorisation permanente pour effectuer des travaux sur les complexes de barrages-écluses situés sur le Nederrijn et le Lek**

(Protocole 21 : Autorisation permanente pour effectuer des travaux sur les complexes de barrages-écluses situés sur le Nederrijn et le Lek)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

**2.8 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 CARACTERE TEMPORAIRE**

(Protocole 22 : 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)

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

## **2.9 BUDGET ET ADMINISTRATION**

### **2.9.1 Budget de la Commission Centrale pour 2024**

(Protocole 23 : Budget de la Commission Centrale pour 2024)

LE PRESIDENT

présente les travaux du Comité du budget.

Il indique que ce Comité s'inscrit dans une triple démarche de méthode et de rigueur vis-à-vis des dépenses en lien avec les discussions stratégiques et la recherche d'économie, un investissement des délégations qui s'inscrit dans une augmentation des cotisations pour l'année 2024 et une poursuite pour l'avenir, une bonne gestion du fonds de réserve permettant d'équilibrer cet ensemble.

LE PRESIDENT

constate que la résolution est adoptée avec l'abstention d'une délégation.

### **2.9.2 Questions relatives au Secrétariat**

(Protocole 24 : questions relatives au Secrétariat)

- **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 PRESIDENT

précise qu'il s'agit de donner un mandat à la Secrétaire générale pour signer l'accord actualisé 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). Cette actualisation reflète la prise en compte des modifications apportées par le Conseil de l'Europe aux différents textes cités.

LE PRESIDENT

constate l'absence de remarques et l'accord des délégations sur l'adoption de la résolution.

### **2.9.3 Composition du Secrétariat**

(Protocole 25 : Composition du Secrétariat)

- **Renouvellement du mandat de la Secrétaire générale**

La résolution est adoptée sans observations.

- **Renouvellement du mandat de l'Ingénieur en Chef**

La résolution est adoptée sans observations.

- **Prolongation exceptionnelle de l'engagement d'un agent**

La résolution est adoptée sans observations.

#### **2.9.4 Modification du Règlement du personnel**

(Protocole 26 : Modification du Règlement du personnel)

LE PRESIDENT

constate que la résolution est adoptée avec l'abstention d'une délégation

#### **2.10 QUESTIONS DIVERSES**

##### **2.10.1 Résolutions usuelles de fin d'année**

(Protocole 27 : Résolutions usuelles de fin d'année)

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

LE PRESIDENT

constate que les résolutions sont adoptées sans observations.

### **3. PARTIE II : COMMUNICATIONS DIVERSES ET POINTS POUR INFORMATION**

#### **3.1 Rapport oral des organisations internationales et des Etats observateurs**

(Protocole 28 : Rapport oral des organisations internationales et des Etats observateurs – Pas de résolution)

LA REPRESENTANTE DE LA COMMISSION EUROPEENNE, Mme ROSCA

indique qu'elle est ravie de participer à la session plénière de la CCNR. Il est toujours intéressant et utile de dresser un bilan de la coopération entre les deux institutions. Mme ROSCA est d'avis qu'il a été possible d'avancer ensemble sur des dossiers importants pour le transport fluvial en Europe. Elle souhaite tout particulièrement mentionner la signature, en fin d'année passée, du contrat de financement du CESNI, plus de 5 millions d'euros pour 6 ans. Ce nouveau contrat a permis au CESNI d'avancer sur la standardisation des services d'information fluviale (SIF) et la modification des standards ES-QIN.

Mme ROSCA précise qu'à la suite de la réunion de coordination biannuelle avec le Secrétariat de la CCNR, elle souhaite confirmer que la DG MOVE considère qu'il n'est pas nécessaire de revisiter les orientations stratégiques du CESNI. En effet, ces orientations sont considérées toujours d'actualité.

Mme ROSCA remercie le CESNI de s'attaquer aux méthodologies CO2 et polluants. Ceci est le résultat de plusieurs échanges cet automne avec le Secrétariat de la CCNR.

Par ailleurs, le Secrétariat contribue à un travail de très haute qualité concernant l'observation du marché, tant au niveau des rapports que des ateliers thématiques. Le rapport sur le marché de travail est attendu avec impatience. La Commission européenne se réjouit aussi de l'avancement concernant la base de données ECDB. A présent, la Suisse a accès à cette base de données ECDB, et l'accès à des fins de statistiques de la CCNR est en cours de finalisation. Des discussions internes intenses sont en cours concernant la procédure de coordination en vertu de l'article 218 § 9 du TFUE pour l'amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin. Mme ROSCA espère que cette procédure sera finalisée pour la prochaine session plénière. Entre temps, elle espère également qu'il sera possible de trouver une solution plus globale pour les procédures de coordination à venir qui viendrait simplifier l'ensemble. Elle souhaite ajouter quelques mots concernant l'année 2024. La Commission européenne a lancé la proposition de révision de la directive concernant les services d'information fluviale. Probablement, le lancement aura lieu en janvier, les consultations inter-services se tiennent actuellement. Elle espère que la version anglaise pourra être adoptée rapidement. Elle compte sur le support actif des États membres de la CCNR lors des négociations au Conseil sous la présidence belge,

qui s'est dit très intéressée par ce dossier. Pour l'année prochaine, la CE va également lancer deux études. La première, en support de l'étude d'impact pour les exigences en matière d'équipage, et une deuxième qui concerne un projet pilote sur l'automatisation des bateaux fluviaux. La CE a également un autre projet sur le verdissement des ports fluviaux. La CE compte beaucoup sur la contribution des ports rhénans dans ces travaux. De même, la CE continue un travail soutenu dans le suivi de la législation existante, telle que la directive sur les qualifications professionnelles. A cet égard, Mme ROSCA tient à rappeler la nécessité que tous les États membres concernés transposent la directive et transmettent toutes les informations nécessaires à la Commission européenne afin d'éviter une procédure d'infraction. Mme ROSCA remercie la présidence française, et souhaite une excellente présidence à la délégation néerlandaise. Elle se réjouit d'avoir pu entendre que la coopération renforcée avec la CE est une des priorités de la présidence à venir. Elle remercie le Secrétariat pour tout son travail.

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

(Protocole 29 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI – Pas de résolution)

Pour des raisons techniques, le rapport de Mme COENEN, présidente de CESNI, qui participe en ligne, est présenté par la Secrétaire générale.

Dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux, un projet de prescriptions concernant le stockage et l'utilisation de méthanol à bord de bateaux de navigation intérieure, telles que prévues pour le projet d'ES-TRIN 2025 (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure), a été présenté lors de la réunion du 19 octobre. Ces prescriptions seront notamment partagées avec les organes en charge des règles de police et le Comité de sécurité de l'ADN, témoignant d'un souci de bonne coopération avec la CEE-ONU. Par ailleurs, une nouvelle tâche a été ajoutée au programme de travail du CESNI. Celle-ci concerne le développement d'un standard pour une méthodologie de mesure et de calcul des émissions des bateaux de navigation intérieure ainsi que pour la définition des catégories d'émissions. Ce standard vise à indiquer la performance environnementale d'un bateau (en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques), permettant de soutenir le verdissement de la flotte. Pour finir, le Comité a adopté un corrigendum de l'ES-TRIN 2023. Le corrigendum vise à apporter des corrections rédactionnelles (traductions et erreurs manifestes), avant l'entrée en vigueur de l'ES-TRIN 2023 en janvier 2024.

Dans le domaine des qualifications professionnelles, le CESNI a examiné un projet de standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN, édition 2024/1). Le principal amendement vise à renforcer la formation des conducteurs pour mieux les préparer à la navigation dans un environnement direct avec des navires de mer. Ainsi, les standards de compétence pour le niveau de commandement préciseront les connaissances requises pour renforcer la sécurité dans les zones où naviguent conjointement des navires de mer et des bâtiments de navigation intérieure. Le standard sera inscrit à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CESNI le 11 avril 2024, en vue de son adoption. Le Comité s'est également félicité de l'état d'avancement des travaux concernant les futurs standards relatifs à l'équipage. Les discussions actuelles concernent plus particulièrement les tableaux d'équipage minimum.

Dans le domaine des technologies de l'information, les travaux se poursuivent selon le programme de travail du CESNI, notamment en ce qui concerne la prochaine édition de l'ES-RIS 2025 (Standard européen pour les services d'information fluviale).

La présidence actuelle pour la période 2022-2023, assurée par Mme Marleen Coenen (Belgique), avec M. Ivan Bilić-Prcić (Croatie) comme vice-président du Comité, prendra fin à la fin de l'année.

A partir de janvier 2024, M. Ivan Bilić-Prcić prendra la présidence du Comité pour les deux prochaines années (2024-2025). M. Bilić-Prcić est architecte naval et directeur de la division de la navigation intérieure au Registre croate de la navigation. Il sera appuyé dans sa mission par M. Florian Röhlingshöfer (Suisse), qui assurera la vice-présidence du Comité. M. Röhlingshöfer est directeur des Ports rhénans suisses (SRH).

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

(Protocole 30 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR - Pas de résolution)

LE PRESIDENT

rappelle que ce document est publié à titre informatif.

LE CHEF DE LA DELEGATION SUISSE, M. SEGER

souhaite donner des informations concernant la ratification de la CDNI et de la CLNI. Les deux Conventions sont maintenant dans la phase d'approbation parlementaire. Une chambre a déjà donné son aval et la deuxième devrait se prononcer au mois de décembre. Ensuite, un délai d'attente de 100 jours doit être respecté. En effet, conformément à la Constitution, ces ratifications sont soumises au référendum facultatif. Partant, le dépôt des instruments de ratification devrait pouvoir avoir lieu la deuxième moitié d'avril. M. SEGER est conscient du fait que l'ensemble a pris plus de temps qu'initialement escompté. Il rappelle que comme disait Einstein, le temps, est quelque chose de très relatif. Einstein disait aussi que quand il sera vieux et qu'il sentira qu'il va mourir, il veut revenir en Suisse parce qu'en Suisse tout se passe avec 10 ans de retard.

M. SEGER ajoute encore que la délégation suisse va analyser avec beaucoup de bienveillance la proposition des Pays-Bas de rapprocher les phases 1 et 2 de l'entrée en vigueur de l'interdiction du dégazage de la CDNI.

### **3.4 Déclaration ministérielle de Mannheim de 2018 : Rapport sur l'avancement de la réalisation des objectifs**

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

LE PRESIDENT

précise que ce point constitue une transition souple vers le colloque qui se tiendra l'après-midi et qui comprend un certain nombre de présentations, mais également une remise d'un rapport sur l'avancement des réalisations des objectifs qui avaient été fixés à la CCNR par les Ministres des Transports lors de la réunion de Mannheim de 2018. Cette réunion avait, en effet, conduit à l'adoption d'une Déclaration fixant des objectifs ambitieux pour le développement du Rhin comme espace d'innovation, comme espace écologique, comme espace dynamique à tous niveaux. Et il a donc été décidé, au terme d'une période de cinq ans, de faire un rapport sur l'avancement de ces réalisations. Ce rapport a été examiné à plusieurs reprises ces dernières semaines. Ce sont des conclusions qui permettent de confirmer la poursuite des ambitions dans la ligne tracée par la Déclaration, qui invite aussi l'organisation à rester une organisation agile en examinant perpétuellement ces modes de fonctionnement, et à continuer à faire connaître ses travaux, les objectifs qu'elle se fixe, ce qu'elle fait pour y parvenir et l'état d'esprit très collaboratif à la fois entre nous mais aussi avec le secteur qui est un des facteurs clés de succès de la CCNR.

Le PRESIDENT remercie le Secrétariat d'avoir préparé ce rapport très méticuleusement et les délégations, de l'avoir examiné, nourri, pour qu'il prenne sa forme définitive. Ce rapport sera remis cet après-midi aux représentants des ministres des Transports. Cela permettra de faire savoir aux ministres que la CCNR suit leurs recommandations.

La résolution est adoptée.

### **3.5 Adoption du compte rendu de la session plénière du 7 juin 2023**

(Protocole 32 : Adoption du compte rendu de la session plénière du 7 juin 2023)

LE PRESIDENT

indique la résolution concernant le compte rendu de la session plénière du 7 juin 2023 est adoptée sans observations.

Le PRESIDENT

évoque le départ de M. DALY. M. DALY a été directeur du département « Ports et Navigation » au sein du CEREMA, le Centre d'études et d'expertise. Il a également été chef de service au sein de Voies Navigables de France (VNF). Il était commissaire-suppléant au sein de la CCNR depuis novembre 2020 et président du Comité du règlement de visite pour les années 2022-2023. Son implication au sein de l'association pour les infrastructures maritimes et fluviales a également été très appréciée. Le PRESIDENT remercie M. Daly pour son engagement et pour son travail en faveur d'une navigation sûre et innovante et lui souhaite une bonne retraite.

M. DALY

souligne que le Comité du règlement de visite de la CCNR est un lieu de construction collective des positions. C'est également un lieu de respect, d'écoute et de compréhension mutuelle. M. DALY a un seul regret, de ne pas avoir eu l'occasion de découvrir la CCNR plus tôt dans sa carrière. Il remercie l'ensemble des collègues du Comité du règlement de visite et le Secrétariat de la CCNR pour la bonne collaboration.

### **3.6 Communiqué à la presse**

(Protocole 33 : Communiqué à la presse)

Le PRESIDENT

rappelle que 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.

### **3.7 Date de la prochaine session plénière**

(Protocole 34 : Date de la prochaine session plénière)

Le PRESIDENT

indique que la prochaine session plénière se tiendra le 13 juin 2024 à Strasbourg.

**PROTOCOLE 28**  
**Initiatives allemandes**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 29**  
**Priorités de la présidence néerlandaise**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 30**  
**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 31**  
**Date de la prochaine session plénière**

**Résolution**

La prochaine session plénière se tiendra le 5 décembre 2024 à Strasbourg.

\*\*\*