

CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



**SESSION D'AUTOMNE 2025
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2025-II)**

Strasbourg, le 4 décembre 2025

CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (25) 2 final

SESSION D'AUTOMNE 2025

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2025-II)

Strasbourg, le 4 décembre 2025

SOMMAIRE

	Pages
I. Ouverture de la session plénière – Adoption de l'ordre du jour - Composition	5
PROTOCOLE 1 Ouverture de la session - Adoption de l'ordre du jour	5
PROTOCOLE 2 Composition de la Commission Centrale	5
II. Changement de présidence.....	5
PROTOCOLE 3 Bilan de la période des activités 2024-2025 Réalisation des objectifs de la présidence néerlandaise 2024-2025	5
PROTOCOLE 4 Préparation de la période d'activité 2026-2027 Orientations de la future présidence suisse	8
PROTOCOLE 5 Programmes de travail	11
PROTOCOLE 6 Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2026-2027	38
III. Questions générales et juridiques	40
PROTOCOLE 7 Attribution du statut d'Etat observateur à la République de Moldavie	40
PROTOCOLE 8 Demande d'interprétation de l'Accord de 1952	40
IV. Aspects économiques	43
PROTOCOLE 9 Situation économique de la navigation rhénane	43
V. Patentes de batelier et équipages.....	56
PROTOCOLE 10 Patentes de batelier et équipages Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : Amendement à l'article 1.02, chiffre 40	56
VI. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin	58
PROTOCOLE 11 Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) portant modification de l'article 2.04 sur les marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau et des articles 3.08, chiffre 5 et 3.10, chiffre 1 sur les feux de côté	58
PROTOCOLE 12 Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure (méthanol et accumulateurs) par une prescription de caractère temporaire (Sommaire, article 8.14) et amendements définitifs (articles 1.01, lettre al), 3.33, chiffre 4, 6.28, chiffre 11, 7.07, chiffre 2, 7.08, chiffre 3, lettre c) et l'annexe 3)	62
PROTOCOLE 13 Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis relatif aux assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) (Articles 1.01 et 4.08).....	67
VII. Prescriptions techniques des bateaux	71
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)	71

VIII. Navigation automatisée	71
PROTOCOLE 15 Recommandation pour l'automoteur ordinaire ERNST KRAMER	71
PROTOCOLE 16 Recommandation pour le convoi poussé PRIVILÈGE	77
PROTOCOLE 17 Recommandation pour l'automoteur citerne VOLHARDING 1	83
PROTOCOLE 18 Recommandation pour l'automoteur citerne VOLHARDING 3	89
PROTOCOLE 19 Recommandation pour l'automoteur citerne VOLHARDING 17	95
PROTOCOLE 20 Recommandation pour l'automoteur ordinaire BLUE MARLIN	101
IX. Questions relatives à la voie d'eau rhénane	107
PROTOCOLE 21 Installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim au p.k. 271,900	107
PROTOCOLE 22 Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur	113
X. 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	115
PROTOCOLE 23 Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	115
XI. Budget et administration	129
PROTOCOLE 24 Modification du Règlement du personnel	129
XII. Questions transversales et diverses	132
PROTOCOLE 25 Lancement du projet de recherche de la CCNR pour la révision de l'étude Évaluation économique et technique des technologies de verdissement contribuant à la transition énergétique d'une navigation intérieure à zéro émission	132
PROTOCOLE 26 Résolutions usuelles de fin d'année	133
XIII. Communications diverses et points pour information	133
PROTOCOLE 27 Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs	133
PROTOCOLE 28 Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)	133
PROTOCOLE 29 État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR	134
PROTOCOLE 30 Adoption du compte rendu de la session plénière du 5 juin 2025	141
PROTOCOLE 31 Communiqué à la presse	141
PROTOCOLE 32 Date de la prochaine session plénière	141

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2025

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.

II. Changement de présidence

PROTOCOLE 3
Bilan de la période des activités 2024-2025
Réalisation des objectifs de la présidence néerlandaise 2024-2025

Résolution

La Commission Centrale,

prend acte du rapport de son président sur la mise en œuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2024-2025,

exprime sa reconnaissance à M. van Kruiningen pour son engagement et adresse ses remerciements à son équipe pour la qualité du travail accompli.

Annexe

Annexe au protocole 3

Bilan de la présidence néerlandaise 2024-2025

La délégation néerlandaise a l'honneur de présenter le bilan de la présidence néerlandaise pour les années 2024-2025 aux délégations auprès de la CCNR. Au début de la présidence, celle-ci a présenté au comité PRE les cinq priorités pour les deux années à venir. Ces priorités concernent la coopération avec l'Union européenne, la durabilité de la flotte avec le financement de la transition énergétique, les dispositions transitoires à long terme, l'adaptation du Rhin en tant que voie d'eau au changement climatique ainsi que la navigation intelligente et la navigation hautement automatisée.

Nous souhaitons informer les délégations auprès de la CCNR des progrès réalisés dans ces domaines prioritaires. Nous souhaitons également profiter de cette occasion pour exprimer notre profonde reconnaissance aux délégations auprès de la CCNR, ainsi qu'au secrétariat, pour la bonne coopération et leur engagement dans les travaux liés à ces priorités au cours des deux dernières années.

Coopération avec l'Union européenne

Une bonne coopération avec la Commission européenne revêt une importance stratégique et peut contribuer à la réalisation des objectifs des États membres de la CCNR. Au cours des deux dernières années, nous avons œuvré à l'établissement d'une relation pragmatique avec l'Union européenne.

Au cours des dernières années, plusieurs activités ont été menées dans le cadre de l'amélioration des relations avec l'Union européenne. Au cours de la première année de la présidence néerlandaise, plusieurs ateliers stratégiques ont été organisés sur la coopération avec la Commission européenne. Des travaux ont également été menés en vue de la signature d'un nouveau contrat de service avec la DG MOVE. Des consultations régulières ont eu lieu avec la DG MOVE, tant dans le cadre du contrat de service que dans un contexte plus large.

Durabilité de la flotte : financement de la transition énergétique

La durabilité de la flotte intérieure revêt une grande importance pour les Pays-Bas et constituait donc également une priorité de notre présidence. Dans le domaine de la durabilité et de la transition énergétique, les comités de la CCNR ont mené de nombreuses activités. Le comité ECO s'est ainsi engagé dans un lobbying auprès de l'Union européenne en faveur d'un cadre approprié pour le financement de la durabilité et de la transition énergétique dans la navigation intérieure. Les travaux des délégations auprès de la CCNR ont également concerné la feuille de route de la CCNR, un standard pour un label concernant les émissions ainsi que des standards relatifs aux polluants atmosphériques et aux gaz à effet de serre, et des accords ont été conclus sur les effets de la directive européenne sur la taxation de l'énergie (directive ETD) et les mesures à prendre en ce qui concerne l'Accord de 1952. La délégation néerlandaise souligne l'importance du financement de la transition énergétique et du lobbying qui l'accompagne, et invite les délégations à continuer d'accorder une attention suffisante à cette question après la présidence néerlandaise.

Adaptation du Rhin en tant que voie d'eau au changement climatique

La question de l'adaptation des voies navigables au changement climatique doit être abordée au niveau international, les voies navigables ne s'arrêtant pas aux frontières nationales. La thématique du changement climatique a été inscrite au programme de travail du comité IEN (III-22-11) et il est proposé d'élaborer un plan directeur pour le Rhin.

Pour le Rhin (et ses affluents), il est important d'adopter une approche intégrée de l'adaptation au changement climatique et de ne pas se limiter à la seule question des basses eaux. Il faudra également tenir compte du règlement RTE-T qui exigera à l'avenir des États membres qu'ils procèdent à une évaluation climatique et qu'ils garantissent le maintien du bon état de navigation (profondeur navigable, hauteur libre sous les ponts fixes et niveau de service). Il existe également d'autres réglementations européennes à prendre en compte, telles que la directive sur la résilience des entités critiques (directive REC) et le projet de programme de travail d'Horizon Europe. Les travaux dans le cadre du plan directeur pour le Rhin peuvent donc contribuer à la réalisation de plusieurs objectifs et fournir des éléments pour les programmes de travail élaborés par les coordinateurs européens en charge des corridors.

Les Pays-Bas ont également partagé leurs connaissances avec d'autres États membres. En mars 2025, le document de synthèse relatif aux réseaux résilients au changement climatique, y compris le réseau des voies navigables principales, a été partagé au sein du comité IEN. La délégation néerlandaise attend avec impatience les travaux de la prochaine présidence dans le domaine de l'adaptation au changement climatique et de la résilience face aux phénomènes climatiques extrêmes.

Navigation intelligente

En collaboration avec les autres délégations auprès de la CCNR, la délégation néerlandaise s'est engagée pour la poursuite et la pérennisation de la politique en matière de navigation hautement automatisée. Au cours de l'année écoulée, plusieurs nouvelles demandes de projets pilotes sur le Rhin ont été traitées au sein du comité RN. La délégation néerlandaise estime important que l'évolution des différentes dérogations accordées sur le Rhin soit suivie de près et que tant les demandeurs que la CCNR puissent tirer les enseignements nécessaires de ces projets. La délégation néerlandaise a également communiqué les résultats des études de l'Institut Asser et de Marin concernant les aspects juridiques et sécuritaires de la conduite à distance. Enfin, des travaux ont été menés au sein des comités concernés afin de préparer et de soutenir ces évolutions, par exemple par des analyses des lacunes de la réglementation existante.

Dispositions transitoires à long terme

Diverses évolutions dans le secteur fluvial entraînent une diminution du nombre de petits bateaux, et l'expiration des dispositions transitoires à long terme en fait partie. La délégation néerlandaise a donc inscrit ce sujet parmi les priorités de la présidence néerlandaise.

La clause de sauvegarde offre une solution dans des cas individuels pour faire face aux difficultés résultant de l'expiration des dispositions transitoires. Cependant, le rapport d'Erasmus UPT et de Panteia de 2023 mentionne également l'examen de la faisabilité de solutions collectives au niveau international (CCNR/CESNI) comme piste de solution.

L'examen de la possibilité de solutions collectives figure dans le programme de travail du comité RV (voir tâche IV-24-4 dans le document RV (23) 53 rev. 1). Dans le cadre de cette tâche, 24 propositions ont été élaborées sur la base d'un modèle permettant de motiver des solutions collectives/dérogations. Pour toutes ces propositions, un accord a été trouvé au sein du Groupe de travail RV/G.

Les travaux au sein du RV/G seront achevés en mars 2026 et la proposition sera ensuite soumise au comité RV. Après accord du comité RV, la proposition sera examinée au sein du CESNI/PT. La proposition devrait être approuvée en décembre 2026 par le CESNI/PT en vue de son intégration dans le projet de l'ES-TRIN 2029. La décision formelle du comité suivra ensuite en octobre 2028.

La délégation néerlandaise se réjouit des progrès réalisés dans ce dossier et remercie vivement les autres États membres pour leurs efforts.

Enfin, la délégation néerlandaise souhaite profiter de cette occasion pour présenter tous ses vœux de succès à la prochaine présidence, aussi bien au niveau du passage de relais de la présidence qu'au niveau de la mise en œuvre des priorités. La délégation se tient à la disposition de la nouvelle présidence pour la soutenir et fait part de sa volonté de continuer à œuvrer, avec les autres États membres de la CCNR, en faveur d'une navigation rhénane résiliente, sûre, propre et compétitive.

PROTOCOLE 4
Préparation de la période d'activité 2026-2027
Orientations de la future présidence suisse

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2026-2027,

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

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2025-II-5).

Annexe

Priorités de la présidence suisse de la CCNR 2026-2027

Modernisation de la CCNR

Les structures et processus de travail de la CCNR seront encore améliorés, notamment par la modernisation du Secrétariat, afin de renforcer le rôle de la CCNR en tant que centre de compétences. L'objectif est de promouvoir une gestion moderne et juste du personnel, offrant des conditions de travail attrayantes et plaçant le personnel de la CCNR au centre des préoccupations. Un Secrétariat fort et modernisé joue un rôle clé pour relever durablement les défis actuels. Ensemble, nous veillerons à ce que la CCNR soit perçue positivement par le public comme une organisation internationale compétente. Cela passe notamment par un site web clair présentant les domaines d'activité et les thèmes pertinents couverts par la CCNR, un langage simple et précis et l'utilisation ciblée d'images.

Renforcement de la coopération avec l'Union européenne ainsi qu'avec les commissions fluviales européennes

Dans le cadre de la présidence suisse, nous encourageons la coopération partenariale avec l'Union européenne et utilisons les atouts et les avantages de la CCNR et de l'UE pour conforter la navigation intérieure en tant que mode de transport important pour l'avenir à l'échelle européenne. Nous nous engageons à poursuivre les travaux fructueux menés dans le cadre du CESNI et à entamer des discussions sur le renouvellement de l'arrangement administratif entre la CCNR et l'UE. Nous encourageons également la bonne coopération avec les autres commissions fluviales européennes et la CEE-ONU.

Presidency Switzerland 2026-2027

The logo of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) is located in the bottom left corner, featuring a stylized anchor and the acronym CCNR.

Environnement et durabilité

Nous soutenons les efforts déployés à ce jour pour rendre la navigation intérieure plus respectueuse de l'environnement et appelons à la poursuite de la révision de la feuille de route et des mesures nécessaires à sa mise en œuvre. Cela comprend une actualisation des travaux de recherche, y compris l'évaluation économique et technique des technologies (partie C de l'étude de la CCNR), les adaptations nécessaires des prescriptions pertinentes, ainsi que l'adoption de recommandations pour les bateaux innovants. Afin de permettre la transition vers une navigation intérieure plus respectueuse de l'environnement, il est également nécessaire d'adapter les infrastructures et de renforcer la disponibilité des carburants alternatifs.

La possibilité d'une taxation progressive des carburants fossiles ainsi que des mesures supplémentaires en faveur de l'écologisation de la navigation intérieure seront examinées et discutées plus avant sous la présidence suisse. Nous encourageons également la poursuite de l'élaboration et de l'introduction du label pour la navigation intérieure en coopération avec le CESNI. Dans le domaine du changement climatique et des bases eaux, nous poursuivrons les travaux initiés par la CCNR. Au centre des préoccupations figurent les réflexions sur la manière de rendre la voie fluviale rhénane plus résiliente face aux événements climatiques extrêmes.

Numérisation et sécurité

La CCNR poursuit son engagement en faveur de l'innovation dans le domaine de la numérisation et de l'automatisation de la navigation intérieure et continue à les promouvoir avec les pionniers du secteur. Cela comprend notamment la poursuite des projets pilotes de conduite à distance et le développement de l'automatisation, ainsi que d'autres applications telles que les services d'information fluviale (SIF). Ces thèmes doivent être explorés plus avant et les innovations implémentées lorsque cela se révèle pertinent.

Dans le cadre de la présidence suisse, nous nous attachons à promouvoir la visibilité et l'attractivité des métiers de la navigation intérieure et soutenons le secteur dans ses efforts pour attirer de nouveaux talents par la transmission des connaissances nécessaires. Nous encourageons la promotion de ces métiers afin de les faire connaître et de les rendre plus attrayants. Conformément à la devise « La sécurité par la formation », la formation initiale et continue est encouragée de manière ciblée. Que la conduite du bateau soit assurée depuis la timonerie, depuis la rive, avec ou sans systèmes d'assistance, la sécurité des personnes et de l'environnement doit rester la priorité absolue. Nous nous engageons par conséquent en faveur de standards de sécurité élevés et nous attachons continuellement à l'actualisation périodique des règlements et autres réglementations. Nous nous employons à prendre en compte les nouveaux dangers, en particulier dans le domaine de la cybersécurité, et à promouvoir une navigation intérieure résiliente. L'objectif est de garantir la sécurité de l'infrastructure essentielle du Rhin à tous les niveaux.

PROTOCOLE 5
Programmes de travail

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

prend acte des programmes de travail pour les années 2026-2027 établis par lesdits comités et figurant en annexe.

Annexe

Annexe au protocole 5

I – Comité du droit fluvial

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE DF
Clarification et harmonisation du droit, procédure de plainte

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
I-26-1	Questions intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire Questions juridiques liées à la mise en œuvre des accords de coopération Outils juridiques disponibles pour renforcer la coopération	Permanent		Voir aussi DF (19) 28 intern	DF, sur demande et en coordination avec PRE	I	
I-26-2	Veille juridique/ suivi des conventions internationales Suivre l'état des ratifications des conventions internationales, notamment la CLNI 2012, et répondre aux éventuelles questions liées à leur mise en œuvre	Permanent		DF (11) 20	DF	II	
I-26-3	Émettre des avis juridiques également à la demande d'autres comités	Permanent			DF sur demande et en coordination avec les autres comités	I	

II – Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ ECO

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

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
Travaux liés à l'observation du marché							
II-26-1	Mettre à disposition des données économiques liées à la navigation intérieure en Europe.		Assurer une collecte des données la plus complète possible.	Contrat européen 2025-2029	ECO	I	
II-26-2	Recueillir l'avis et les commentaires du comité en amont de la publication des différents rapports.		Assurer au maximum une cohérence entre les interprétations formulées dans les rapports d'observation du marché et la position des délégations de la CCNR (et du secteur).			I	
II-26-3	Basses eaux et navigation rhénane : suivi des aspects économiques.	Perman-ent	<p>Suivi régulier des aspects économiques liés aux conséquences des étiages sur la navigation du Rhin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans le cadre des activités de l'observation du marché - sur demande des délégations pour des analyses plus spécifiques - À réaliser en coopération avec le comité IEN en ce qui concerne les aspects liés à l'infrastructure. - En coopération avec IEN : - organisation à échéance régulière d'ateliers sur ce thème. - rapport des délégations à échéance régulière sur les initiatives mises en œuvre au niveau national (dans le cadre du groupe de correspondance). 	ECO (22) 62 ECO (21) 15 Act Now !	ECO – IEN	I	

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
Promouvoir la transition énergétique du secteur de la navigation intérieure et soutenir sa réalisation							
II-26-4	<p>Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR</p> <p>Dans le cadre de ses compétences, le comité contribue à la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en coordination avec les autres comités concernés et en relation avec l'étude de la CCNR sur le financement de la transition énergétique de la navigation intérieure européenne. Il élabore des propositions pour la coordination des activités de la CCNR en vue de la mise en œuvre des objectifs de la Déclaration de Mannheim dans le domaine économique.</p>	2022 - 2027	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : travaux préparatoires relatifs à l'identification des critères de conception, de la méthodologie de mesure des émissions (en deux étapes), en lien avec tous les acteurs impliqués. - Mise en œuvre d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : identification des scénarios de mise en œuvre et des actions associées, échange avec les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ce futur label, identification des facteurs de succès et d'échec. - Identification des mesures possibles pour réaliser et financer la transition, œuvrer en faveur de programmes de subvention européens qui offrent des opportunités adaptées en matière de transition énergétique. - « Taxonomie de l'UE » : veille technique du Secrétariat sur les travaux relatifs à la taxonomie. - Contribution aux prochaines étapes fixées par le Chapitre 6 de la feuille de route. 	2021-II-36 (feuille de route sur les émissions)	RV – ECO – IEN – DF	I	Mesures V1, F1, F2 et le chapitre 6 de la feuille de route Paragraphe 4.2 de la Déclaration de Mannheim
II-26-5	<p>Fiscalité énergétique et impact sur la navigation intérieure : adaptation aux enjeux climatiques</p>	2023 - 2027	En étroite collaboration avec le comité DF, suivi de la révision de la directive 2003/96/CE et son impact sur le transport fluvial et la CCNR. Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR.	ECO (23) 6 interne	ECO – DF	I	

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-26-6	Mise à disposition d'informations sur les programmes de financement disponibles pour la navigation intérieure aux niveaux national et européen relatifs à la transition énergétique	2022 - 2027	Mise à jour annuelle d'une note de synthèse des mécanismes de financements disponibles pour soutenir la transition énergétique et la modernisation de la flotte au sein des Etats de la CCNR. Le comité joue essentiellement un rôle de plateforme d'échange.	ECO (22) 70 interne ECO (22)m 88 point 6	ECO	II	Paragraphe 4.1 de la Déclaration de Mannheim
Plateforme d'échange et de coordination de position							
II-26-7	Promouvoir les intérêts de la navigation intérieure, notamment rhénane, dans les discussions ayant un impact économique sur la navigation intérieure en favorisant la coordination entre les délégations, et le cas échéant, les parties prenantes.	2023 - 2027	Identifier les évolutions de la politique européenne et internationale ayant un impact économique important sur le transport fluvial. Le cas échéant, préparer une note d'analyse et développer un argumentaire relatif à ces évolutions. Diffusion de cet argumentaire par les délégations et/ou le Secrétariat auprès des instances pertinentes. Permettre une approche coordonnée au sein de la CCNR et porter la voix du fluvial.	ECO (23)m 12 point 6	ECO	I	Paragraphe 6 de la Déclaration de Mannheim
II-26-8	Invitation d'intervenants extérieurs pour présenter des projets ou des études en lien avec les activités du comité ECO, les priorités de la Déclaration de Mannheim ou de la feuille de route	2023 - 2027	Permettre à un acteur extérieur d'effectuer une présentation en lien avec les activités du comité ECO. En particulier, sur l'initiative des délégations ou du Secrétariat, les thématiques liées à la Déclaration de Mannheim pourraient notamment faire l'objet de présentations : meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales, chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes, aspects climatique et énergétique et leur financement.	ECO	II		

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
II-26-9	Sur demande des autres comités, mener des analyses sur l'impact économique de mesures ou évènements spécifiques	Perman- ent	<p>Les comités peuvent présenter à tout moment au Comité économique, par écrit, une demande de soutien à leurs travaux.</p> <p>Une telle demande devrait définir le problème identifié et la manière dont le Comité économique pourrait intervenir : collecte de données sur une thématique spécifique, analyse de l'impact économique d'une mesure spécifique ou d'un évènement précis (guerre en Ukraine, Covid-19, basses eaux...), analyse thématique concernant par exemple la flotte, la transition énergétique, l'évolution de l'offre et de la demande pour certains marchés...</p>	ECO (25) 1	ECO	II	-

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

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ IEN :

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

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
III-26-1	Amélioration de la sécurité de la navigation rhénane lors de l'utilisation de sources d'énergie alternative : sensibilisation des services de secours, des pompiers, des gestionnaires de l'infrastructure : Organisation d'un atelier	2022 - 2027	<p>Les services qui interviennent en cas d'incidents sur le Rhin, c'est-à-dire les services de secours, les pompiers et la police, éventuellement aussi les administrations en charge des voies d'eau, devraient être en mesure de contrer avec succès les incidents dangereux dans lesquels sont impliqués des combustibles de substitution ou des systèmes de stockage d'électricité de grande capacité.</p> <p>Un événement, par exemple une table ronde ou un atelier, pourrait être organisé en 2027 à cette fin. À cet égard, il sera nécessaire de traiter en 2026 des aspects supplémentaires relatifs à l'organisation et d'effectuer des travaux préparatoires tels que l'élaboration d'un projet de programme.</p>	IEN (24) 42 = IEN/G (24) 35	IEN/G	II	→ 4.1
III-26-2	Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR. Dans le cadre de ses compétences, le comité contribue à la mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en coordination avec les autres comités compétents. Il élabore des propositions pour la coordination des activités de la CCNR en vue de la mise en œuvre des objectifs de la Déclaration de Mannheim dans le domaine des infrastructures.	2022-2027	<p>Contribution aux prochaines étapes dans le cadre de la feuille de route :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Participation aux travaux des réunions des 4 comités - Contribution pour les aspects relatifs à l'infrastructure à la révision de la feuille de route en tenant compte des résultats de la mise à jour de l'étude sur les évaluations des technologies (s'ils sont disponibles), - Soutien au développement de propositions relatives à l'infrastructure pour la mise à la disposition de la navigation intérieure de sources d'énergie alternatives dans le cadre des mesures R1f et R3 de la feuille de route. Les activités nationales et européennes correspondantes seront accompagnées et soutenues par des impulsions ciblées. 	Chapitre 6 sur la feuille de route	ECO/RV/ IEN/DF	I	→ 5

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
III-26-3	Élaboration d'exigences applicables au Rhin en tant que voie d'eau	2020 - 2027	<p>À l'avenir, la navigation intérieure devra encore mieux prendre en compte les objectifs des autres usagers. La CIPR a défini ses objectifs dans le cadre du programme « Rhin2040 ». Pour sa part, le comité travaille sur la formulation des objectifs pour l'utilisation du Rhin en tant que voie d'eau.</p> <p>Sur la base de ses propositions, le comité a recueilli l'avis des autres comités en 2025. Il prévoit d'achever les travaux en 2026. Par la suite (en 2027), les résultats seront présentés aux parties prenantes dans le cadre d'un événement qui reste à définir.</p>	IEN (24) 21 rev. 2 intern	IEN	I	→ 6.1
III-26-4	Présentation de la position de la CCNR et représentation des intérêts de la navigation rhénane dans la mise en œuvre du règlement RTE (en particulier la définition des niveaux d'eau de référence et le Good Navigation Status (GNS))	2024 - 2027	<p>La version révisée du règlement RTE-T 2024/1679 a été publiée le 14 juin 2024.</p> <p>La version publiée prévoit que les commissions fluviales soient consultées sur l'acte d'exécution relatif à la définition des niveaux d'eau de référence. Des travaux et une coordination entre les Etats seront nécessaires. De même, d'autres travaux (cf GNS) s'inscrivant dans la mise en œuvre du règlement RTE-T sont susceptibles d'être menés dans le cadre d'un éventuel groupe d'experts européens (par exemple, NAIADES). Le comité doit représenter la position de la CCNR à travers ses membres au sein de ce groupe.</p> <p>Des activités supplémentaires ciblées sont nécessaires de la part des parties prenantes.</p>	IEN (25) 38 intern	IEN/G	I	→ 2.1

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
III-26-5	Élaboration de propositions aux fins de l'amélioration quantitative et qualitative des aires de stationnement sur le Rhin, en particulier en ce qui concerne leur raccordement au réseau électrique terrestre et leur équipement en stations de recharge.	2011 - 2027	<p>L'achèvement des travaux relatifs aux aspects quantitatifs est prévu pour 2026. Ensuite devront être effectués des travaux concernant la répartition régionale d'aires de stationnement supplémentaires et la détermination du taux d'occupation des aires de stationnement existantes. En parallèle ont débuté en 2025 les travaux sur les aspects qualitatifs des aires de stationnement. Ils se poursuivront avec l'objectif de décrire et d'adopter des critères concernant l'équipement des aires de stationnement.</p> <p>La mise en œuvre du plan d'action relatif à l'alimentation électrique à quai dans les aires de stationnement découlant de l'atelier de 2022 se poursuit.</p>	IEN (25) 60 = IEN/G (25) 54 IEN (25) 68 = IEN/G (25) 62 IEN (24) 31 rev. 1 = IEN/G (24) 31 rev. 1	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-26-6	Analyse des activités et documents de la Commission européenne aux fins de la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau (directive 2000/60/CE) pour le Rhin et la navigation rhénane et, si nécessaire, formulation de recommandations concernant les actions à mener en appui aux délégations.	2014 - 2027	<p>Suivi des activités dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la Commission européenne ; Coordination des activités de la CIS ayant une incidence sur la navigation. Suivi en particulier de la mise en œuvre de la « Water Resilience Strategy » et du groupe de travail « Water Scarcity and Drought »</p>	IEN (25) 59 = IEN/G (25) 53	IEN/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
III-26-7	<p>Changement climatique (atténuation et adaptation) : analyses d'études sur les effets du changement climatique sur la voie fluviale rhénane. Examen des attentes de la navigation intérieure vis-à-vis du Rhin en tant que voie d'eau. Élaboration de recommandations d'actions à mener pour une possible adaptation de l'infrastructure.</p> <p>Adaptation permanente du rapport de situation de la CCNR relatif au changement climatique et à son impact sur l'infrastructure rhénane.</p>	2024 - 2027	<p>Le comité a décidé d'actualiser le rapport de situation sur la base de la régionalisation du sixième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) à partir de 2023.</p> <p>Le comité suit les développements au sein de la CHR et de la CIPR et suit des projets comme Stars4water ou Rheinblick. Il ajuste ses décisions si nécessaire.</p> <p>Le comité procède à l'adaptation permanente de son rapport de situation.</p>	IEN (25) 62 = IEN/G (25) 55 IEN (24) 71 = IEN/G (24) 59	IEN/G	I	
III-26-8	<p>Basses eaux : Analyse des études réalisées par la CHR et la CIPR sur les basses eaux du Rhin. Élaboration de recommandations d'actions à mener pour une possible adaptation de l'infrastructure. Poursuite des activités concernant le document de réflexion « Act Now! ».</p>	2020 - 2027	<p>Analyse des conséquences des basses eaux sur la navigation rhénane et formulation de recommandations pour l'infrastructure. Coopération avec le Comité économique en ce qui concerne les aspects économiques sur la base de la troisième édition du document de réflexion « Act Now! ».</p> <p>Suivi de la mise en œuvre du plan d'action « basses eaux du Rhin « adopté par l'Allemagne.</p>	“Act Now”	IEN/G	I	→ 1

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
III-26-9	Révision et actualisation de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR » et des « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin ».	2014 - 2027	Au cours des dernières années ont été constatées quelques erreurs et lacunes dans les procédures du comité et des propositions d'améliorations ont été transmises. Le comité pourrait vérifier les exigences minimales et, le cas échéant, les actualiser.	2016-II-17 IEN (25) 69= IEN/G (25) 63	IEN/G	I	
III-26-10	Élaboration de mesures possibles visant à éviter la perturbation de l'image radar par des éoliennes.	2026 - 2027	En fonction de leur taille et position par rapport à la voie d'eau, les éoliennes sont susceptibles de perturber le radar des bateaux de navigation intérieure. Le cas échéant les « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin » pourraient être complétées pour améliorer la sécurité de la navigation intérieure dans le cas de nouveaux projets d'éoliennes. De même la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR » serait complétée.	IEN (25) 63 = IEN/G (25) 57	IEN/G	I	
III-26-11	Possibilités de soutien infrastructurel pour le transfert de transports à grand gabarit et les transports lourds vers les voies d'eau	2024 - 2027	Échange sur l'extension de l'inventaire aux sites de manutention pour les transports à grand gabarit et lourds sur l'intégralité du Rhin, sur l'extension de Hubs adaptés à ces transports le long du Rhin et sur un appui infrastructurel à la création de réseaux Ro-Ro sur le Rhin. Collecte d'informations sur les sites situés le long du Rhin	IEN (25) 48 = IEN/G (25) 48	IEN	II	→ 6
III-26-12	Évaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	Perma-nent		1995-I-29	IEN/G	P ¹	

¹ P = tâche permanente.

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
III-26-13	Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur	Permanent	Participation aux réunions régulières pour la coordination des périodes de chômage des écluses sur le Rhin supérieur.	2007-II-6, IV	IEN/G	P	
III-26-14	Plan directeur pour le Rhin	2026 - 2027	Tâches qui incombent aux États membres dans le cadre du changement climatique. L'objectif est de rendre la voie fluviale rhénane robuste et résistante pour l'avenir.	IEN (25) 92 = IEN/G (25) 82	IEN/G	I	
III-26-15	Travaux préparatoires pour le prochain étage équivalent	2026-2027	Travaux préparatoires pour la vérification de l'EE, afin de déterminer si la procédure actuelle peut être maintenue à long terme.	IEN (25) 93 rev. 1 = IEN/G (25) 83 rev. 1	IEN/G	I	

IV – Comité du règlement de police

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RP :

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

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic							
IV-26-1	Promotion de l'utilisation de combustibles alternatifs dans la navigation intérieure – Prescriptions en matière de sécurité en particulier pour l'utilisation de l'hydrogène comme source d'énergie alternative, et élaboration des listes de contrôle pour l'avitaillement	2024 - 2027	RPNR, ES-TRIN	2025-I-8 RP (25) 51 = RP/G (25) 50	RP/G (RV)	I	→5
IV-26-2	Adaptation des prescriptions relatives à la présence à bord de certificats et autres documents de bord sous forme électronique	2016 - 2027	Article 1.10 et annexe 13 du RPNR	Résolutions 2022-II-14 2023-II-13 et 2024-II-10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
IV-26-3	Développement de prescriptions dans le RPNR pour l'utilisation et du fonctionnement des assistants de guidage en navigation intérieure (TGAIN)	2023 - 2027	RPNR	RP/G (23) 79 rev. 2 = RP (23) 89 rev. 2 = RIS/G (23) 49 rev. 2	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-26-4	Analyse et, le cas échéant, adaptation du RPNR au regard de la navigation automatisée. En particulier, réalisation d'une analyse du RPNR pour identifier les lacunes et des obstacles au développement de la navigation automatisée	2024 - 2027	RPNR	RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-26-5	Travaux préparatoires sur les possibles exigences et recommandations concernant les centres de conduite à distance des bâtiments	2022 - 2027	RPNR	RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-26-6	Préparation de la réunion commune des polices fluviales et de navigation	2026 - 2027	RPNR, RVBR, RPN	RP/G (25) 59	RP/G	II	

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
IV-26-7	Classification juridique des drones aquatiques conduits à distance	2026 - 2027	RPNR	RP/G (25) 42 = RP (25) 45 = RIS/G (25) 22	RP/G	I	→5
IV-26-8	Amarrage et éclusage mixtes pour bateaux arborant des cônes	2026 - 2027	RPNR	RP/G (25) 52 = RP (25) 53 = RIS/G (25) 25	RP/G	I	→5
IV-26-9	Article 3.27 – Modification de la signalisation des bâtiments des autorités de contrôle	2026 - 2027	RPNR	RP/G (25) 63 = RP (25) 57 = RIS/G (25) 30	RP/G	II	→5
IV-26-10	Suivi de la révision de la norme EN 14744 : 2005 sur les feux de navigation et impact sur le RPNR	2026 - 2027	RPNR	RP (25) 90 = RP/G (25) 82 = RIS/G (25) 48	RP/G	II	→5
IV-26-11	Balisage de la voie d'eau et des obstacles	2024 - 2027	Annexe 8, section III du RPNR	RP (25) 77 = RP/G (25) 56	RP/G	I	→5

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
Services d'information fluviale							
IV-26-12	Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à compter du 1^{er} décembre 2026 et préparation de la prochaine extension	2023 - 2027	Article 12.01 du RP NR	Résolutions 2023-I-8 2024-I-12 RP/G (23) 40 rev. 1 = RIS/G (23) 21 rev. 1 = RP (23) 39 rev. 1	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-26-13	Actualisation des renvois à l'ES-RIS au sein du RP NR	2024 - 2027	RP NR, ES-RIS	Résolution 2024-I-13	RP/G (RIS/G)	P ¹	
IV-26-14	Actualisation de la brochure électronique et de la brochure d'information relative à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes électroniques	2022 - 2027	RP NR	RP (25) 76 = RIS/G (25) 37 = RP/G (25) 71	RIS/G	P	

¹ P pour « permanent »

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
IV-26-15	Poursuite de la préparation de l'introduction de l'affichage obligatoire du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur	2014 - 2027	Article 4.07 du RPNR (Annexe 5 de l'ES-TRIN)	RP (25) 70 = RIS/G (25) 34 = RP/G (25) 69	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-26-16	Examen de la possible incidence sur le RPNR de l'utilisation d'installations radar de plaisance, de futurs radars à semi-conducteurs et de données radar pour d'autres applications	2022 - 2027	RPNR	RP (25) 29 = RP/G (25) 34 = RIS/G (25) 19 RP (25) 75 = RIS/G (25) 35 = RP (25) 75 = RP/G (25) 70	RIS/G (RP/G)	I	
IV-26-17	Élaboration de mesures pour accroître la cyber-résistance et maintenir les services de navigation intérieure sur le Rhin en cas de cyberattaques	2020 - 2027	RPNR, ES-TRIN, ES-RIS	RP (25) 3 intern = RP/G (25) 10 intern = RIS/G (25) 11 intern = STF (25) 4 intern = STF/G (25) 12 intern	RIS/G RIS/G Cyber RP/G	I	→5

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
IV-26-18	Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages spécifiques aux applications (ASM - Application Specific Messages) et des aides à la navigation (AtoN - Aids to Navigation)	2017 - 2027	Article 4.07 du RPNR	RP (24) 70 = RIS/G (24) 5 rev.2 = RP/G (24) 78 RP (24) 71 = RIS/G (24) 21 = RP/G (24) 79	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-26-19	Travaux préparatoires pour une nouvelle stratégie du numérique	2016 - 2027		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72 RP (22) 26 = RP/G (22) 26 = RIS/G (22) 11 RP (23) 33m, point 8	RP (RIS/G)	II	→5
IV-26-20	Équipement des bateaux de navigation intérieure conduits à distance/automatisés d'un enregistreur de données de voyage intérieur (Inland Voyage Data Recorder - IVDR)	2026 - 2027	RPNR	RP (25) 52 = RP/G (25) 51 = RIS/G (25) 24 = RV/G (25) 33	RIS/G (RP/G)	I	→5

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

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ STF :

Patentes du Rhin, qualifications et conditions de travail des bateliers

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
Actualisations du RPN							
V-26-1	Compilation des points susceptibles d'être améliorés dans le RPN et préparation des éventuels amendements correspondants	2022-2027	RPN	-	STF et STF/G	P	Paragraphes 2 et 7 de la Déclaration de Mannheim
V-26-2	Accompagnement de la mise en œuvre du RPN, recherche de solutions harmonisées et coopération entre les autorités, actualisation des listes et tableaux pour la mise en œuvre du RPN	2022-2027	RPN	-	STF et STF/G	P	
Mise en œuvre harmonisée du RPN et coopération entre les autorités							
V-26-3	Clarification des termes « suspension », « retrait » et « confiscation » et, dans la mesure du possible, harmonisation des approches pratiques	2025-2027	RPN	STF/G (25) 21	STF/G	II	Paragraphe 2 de la Déclaration de Mannheim
V-26-4	Évaluation de la réduction du nombre de tronçons à risque sur le Rhin (préparation)	2026-2027	RPN	STF (25) 48 intern analyse de problème DE	STF/G	II	Paragraphes 5 et 7 de la Déclaration de Mannheim

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
V-26-5	Gestion et évaluation des arrangements administratifs	2010-2027	RPN		STF et STF/G	P	Paragraphe 2 de la Déclaration de Mannheim
Innovations : nouvelles technologies, verdissement et flexibilité des équipages							
V-26-6	Suivi de la nécessité d'un cadre juridique pour les membres d'équipage à bord des bâtiments à propulsion alternative	2024-2027	RPN		STF/G	I	Paragraphe 4 de la Déclaration de Mannheim
V-26-7	Travaux préparatoires pour moderniser les règles pour l'équipage minimum	2026-2027	RPN – Chapitre 19	STF (25) 43 rev.2 intern	STF/G	I	Paragraphe 7 de la Déclaration de Mannheim
V-26-8	Travaux préparatoires pour la modernisation de la fonction de mécanicien	2027	RPN	STF (25) 63 rev.1 intern analyse de problème CH	STF/G	II	Paragraphes 4 et 7 de la Déclaration de Mannheim
V-26-9	Suivi de l'initiative de la Commission européenne en matière d'équipage et outils électroniques	2022-2027	RPN – Chapitre 19	PRE (23)m 9, 2.3	STF et STF/G	I	Paragraphe 7 de la Déclaration de Mannheim
V-26-10	Suivi des développements dans les projets-pilotes et cartographie de leurs possibles implications pour le RPN en lien avec les développements futurs dans le domaine de la navigation à distance	2025-2027	RPN	STF (23) 45 intern	STF et STF/G	I	Paragraphe 7 de la Déclaration de Mannheim

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
V-26-11	Formulation d'avis sur les demandes de dérogations pour des projets pilotes soumis au Comité RN en ce qui concerne les qualifications professionnelles et les équipages	2026-2027	RPN	Procédure d'autorisation d'un projet pilote de navigation automatisée et de conduite à distance sur le Rhin	STF, en lien avec RN	P	Paragraphe 7 de la Déclaration de Mannheim
Attractivité du secteur							
V-26-12	Collecte des données relatives aux certificats dans les États membres	2026	RPN	STF (25) 44 intern analyse de problème CH	STF/G	I	Paragraphe 7 de la Déclaration de Mannheim

VI – Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
VI-24-1	Délivrance des recommandations pour des équivalences et dérogations en application de l'article 2.20 du RVBR	1996-2027	RVBR, Article 2.20	-	RV/G	P	Mesure V3 de la feuille de route et paragraphe 5 de la Déclaration de Mannheim
VI-24-2	Adaptation du RVBR pour tenir compte de la publication de nouvelles éditions de l'ES-TRIN et des nouvelles évolutions	2017-2026	RVBR Article 1.01, chiffre 25	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15 2024-II-1	RV/G - RV	P	Mesure R1a de la feuille de route
VI-24-3	Appui à la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan de mise en œuvre de la feuille de route de la CCNR, en particulier : - Mise en place d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : travaux préparatoires relatifs à l'identification des critères de conception, de la méthodologie de mesure des émissions (en deux étapes), en lien avec tous les acteurs impliqués.	2021-2027	-	2021-II-36 (feuille de route sur les émissions) RV (23)m 35, point 5 RV (21)m 23, point 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Mesures V1, V4, V6 et F3 de la feuille de route et paragraphe 4 de la Déclaration de Mannheim

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'un label international pour la protection de l'environnement et du climat : identification des scénarios de mise en œuvre et des actions associées, échange avec les acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ce futur label, identification des facteurs de succès et d'échec. - Actualisation de la liste des bateaux innovants - Collecte de données annuelles relatives aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants - Stimuler les projets de recherche et d'innovation - Contribution aux prochaines étapes fixées par le Chapitre 6 de la feuille de route (c'est-à-dire principalement d'ici 2025 un rapport d'avancement ainsi qu'une évaluation de l'opportunité de réviser les études sur les technologies et d'étendre le périmètre de la feuille de route) 						
VI-24-4	Examen des questions stratégiques en vue de proposer au CESNI une solution collective pour la préservation de certains bateaux en relation avec l'expiration des dispositions transitoires à long terme de l'ES-TRIN	2023-2026	RVBR, ES-TRIN	PRE (23) 18	RV/G - RV	I	-

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
VI-24-5	Examen des questions stratégiques sur les possibles exigences et recommandations concernant les centres de conduite à distance	2025-2027	RVBR, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9 RV (23) 12 = RN (23) 12	RVG – RN - RN	II	Paragraphe 5 de la Déclaration de Mannheim
VI-24-6	Clarification de la procédure de reconnaissance des sociétés de classification au sein de la CCNR	2027	RVBR, Résolution 1999-III-17	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3 RV/G (25) 5 intern	RV	II	-
VI-24-7	En coopération avec les comités IEN et ECO, veille sur les obstacles et lacunes réglementaires pour l'adaptation des bateaux aux épisodes de basses eaux et, le cas échéant, préparation d'une proposition coordonnée à l'attention du CESNI.	2022-2027	RVBR, ES-TRIN	RV (22)m 79, point 9	RV/G	II	-
VI-24-8	Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du CESNI, du Comité du règlement de police, du Comité économique, du Comité restreint de navigation, d'un autre Comité ou de la présidence de la CCNR sur la base d'un mandat particulier ou d'une analyse du problème	2021-2027	-	-	RVG – RV	II	-

VII – Comité restreint de navigation

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ RN :

Pilotage et coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
VII-26-1	Instruction des demandes de recommandation aux règlements de la CCNR	Permanente		Résolution 2020-II-21	RN	P	→5
VII-26-2	Suivi de l'acceptation et de l'application de la définition internationale des niveaux d'automatisation de la navigation intérieure, en particulier en dehors de la CCNR	Permanente		Résolutions 2018-II-16, 2020-II-21 et 2022-II-17	RN	P	→5
VII-26-3	Élaboration d'un glossaire portant sur la navigation automatisée et les bâtiments conduits à distance dans les trois langues de travail de la CCNR plus la langue anglaise	Permanente		RN (25) 35 Terminologie : https://www.ccr-zkr.org/1205_0000-fr.html#05	RN	P	→5
VII-26-4	Inventaire des projets pilotes en matière de navigation automatisée et de bâtiments conduits à distance	Permanente		Résolution 2018-II-16 automation_cr-zkr.org	RN	P	→5

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
VII-26-5	Actualisation des documents cadres pour réaliser un projet pilote sur le Rhin en tenant compte de l'expérience acquise	Permanente		Page web dédiée de la CCNR : https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04	RN	I	→5
VII-26-6	Recueillir les enseignements acquis dans le cadre de projets pilotes de navigation automatisée et de bâtiments conduits à distance	Permanente		Résolution 2020-II-21	RN	P	→5
VII-26-7	Élaboration d'une procédure pour l'évaluation des résultats des projets pilotes achevés et ayant bénéficié d'une recommandation de la CCNR	2023-2027		RN (24) 43 intern	RN	II	→5
VII-26-8	Coordination des travaux relatifs à la navigation automatisée en lien avec les autres comités de la CCNR (STF, RV, RP, et lorsque la situation l'exige IEN, MD et DF)	Permanente		Résolution 2020-II-21	RN	P	→5

Code	Tâche	Durée	Contexte et/ou prescription	Base	Traitement	Priorité	Déclaration de Mannheim et/ou feuille de route de la CCNR
VII-26-9	Coordination des travaux relatifs aux centres de conduite à distance en lien avec les autres comités de la CCNR (STF, RV, RP, et lorsque la situation l'exige IEN, MD et DF)	Permanente		RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15 = STF/G (23) 6 = DF (23) 16; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = STF/G (23) 18 = DF (23) 24	RN	P	→5
VII-26-10	Suivi du développement de nouvelles technologies qui peuvent être utiles pour la navigation automatisée	Permanente		Résolutions 2020-II-21, 2023-II-15, 2023-II-16 et 2023-II-17	RN	P	→5

PROTOCOLE 6
Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2026-2027

Résolution

La Commission Centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission Centrale pour la période 2026-2027.

Annexe

Annexe au protocole 6

Présidence des comités pour la période 2026-2027

PERIODE	ORGANES									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Présidence 2026/2027	CH	CH	NL	FR	CH	FR	NL	CH	BE	DE

Vice-Présidence des comités pour la période 2026-2027

PERIODE	ORGANES									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vice-Présidence 2026/2027	DE	DE	BE	NL	BE	NL	CH	DE	FR	CH

III. Questions générales et juridiques

PROTOCOLE 7 Attribution du statut d'Etat observateur à la République de Moldavie

Résolution

La Commission Centrale,

I.

vu la demande de statut d'observateur présentée par la République de Moldavie,

se référant aux termes de sa résolution 2001-I-3 relative au statut d'observateur pour des Etats tiers ou des organisations intergouvernementales,

constatant que la République de Moldavie a fait connaître son acceptation des règles régissant le statut d'Etat observateur auprès de la Commission Centrale,

tenant compte de l'intérêt de la République de Moldavie pour la navigation intérieure et de son souhait de contribuer à son développement,

décide d'attribuer le statut d'Etat observateur à la République de Moldavie ;

II.

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution aux autorités moldaves et, en liaison avec les comités, d'examiner avec les représentants de la Moldavie les modalités concrètes de participation de cet Etat aux travaux de la Commission Centrale conformément au règlement relatif au statut d'Etat d'observateur.

PROTOCOLE 8 Demande d'interprétation de l'Accord de 1952

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris acte du rapport préparé par le rapporteur nommé par son Comité du droit fluvial,

charge son Secrétaire général d'adresser la lettre en annexe aux plaignants.

Annexe

Annexe au protocole 8

Maître,

1. La Commission Centrale a examiné la plainte des trois personnes morales belges que vous représentez (Belgische Federatie der Brandstoffenhandelaars, De Wit Bunkering) et Roose B.V.B.A.), déposée sur la base :
 - de l'article 4 de l'Accord relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane conclu à Strasbourg le 16 mai 1952 (ci-après « Accord de 1952 ») ainsi que
 - de l'article 45 lettre a) de la Convention pour la navigation du Rhin.
2. La Commission Centrale voudrait souligner à titre liminaire que la portée et la force juridique de l'Accord de 1952 relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane doivent être appréciées non pas isolément mais à la lumière de la Convention pour la navigation du Rhin.
3. A cet égard, il convient de rappeler que l'Accord de 1952 a été conclu dans un contexte de disparité des prix des carburants entre Etats riverains, ce qui avait conduit l'un d'entre eux à simultanément subventionner le gasoil vendu à sa navigation nationale, et taxer le carburant fourni à la navigation rhénane étrangère.

Dans ce contexte, l'Accord de 1952 a poursuivi l'objectif de rétablir l'égalité de traitement entre les transporteurs fluviaux. À cette fin, il interdit les droits de douane, les taxes et toute autre mesure réglementaire susceptible de favoriser la navigation d'un État riverain particulier.

Dans le domaine des carburants, il traduit donc le principe d'égalité de traitement qui est affirmé à l'article 4, dernier alinéa, de la Convention pour la navigation du Rhin : « Le traitement national est accordé, à tous égards, aux bateaux affectés à la navigation rhénane et à leurs cargaisons. »

4. La Commission émet en revanche des doutes quant au lien supposé entre l'Accord et l'article 3 de la Convention pour la navigation du Rhin, qui bannit le prélèvement d'« aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation » sur les bateaux naviguant sur le Rhin. L'Accord de 1952 ne fait pas qu'interdire aux Etats d'imposer des taxes ou droits de douane ayant un caractère discriminatoire. Il exonère le gasoil de toute taxation. Ce faisant, il intervient directement dans le domaine de la fiscalité, qui ne peut être confondu avec la question des péages, objet de la Convention.
5. Force est ainsi de constater que l'Accord de 1952 est lié étroitement à certains aspects de la Convention, mais qu'il s'en sépare clairement à d'autres égards. Reflétant cette relation ambivalente, il revêt la forme d'un instrument distinct plutôt que d'un protocole d'amendement à la Convention. Cette singularité implique d'interpréter et d'appliquer l'accord de 1952 en conjonction avec la Convention sur la navigation du Rhin, tout en permettant une certaine marge d'appréciation.
6. La question est d'abord posée à la Commission de savoir si l'Accord de 1952 pourrait viser non pas seulement, selon sa lettre, le gasoil, mais l'ensemble des carburants employés par la navigation intérieure.

Plusieurs facteurs militent en faveur d'une assimilation de tous les types de carburants au gasoil aux fins de l'application de l'Accord. Sachant que le gasoil était le seul carburant disponible pour les transporteurs fluviaux en 1952, une approche évolutive serait concevable, consistant notamment à exempter de taxation les carburants de substitution au même titre que le gasoil. C'est ce que paraissent avoir fait certains Etats riverains en étendant le régime d'exonération fiscale de l'Accord de 1952 à tous les carburants. Dans un contexte réglementaire différent, on observe que les bio-carburants sont assimilés au gasoil aux fins du calcul de la rétribution d'élimination des déchets prévue par la Convention sur les déchets en navigation intérieure (CDNI).

Compte tenu de ces éléments, la Commission juge plausible de poser comme hypothèse que l'ensemble des carburants soient visés par les interdictions imposées par l'Accord de 1952.

7. La requête relève ensuite que la mesure néerlandaise permettant aux sociétés d'avitaillage néerlandaises de commercialiser des unités de carburant renouvelable (HBE), a pour effet de réduire l'écart de prix substantiel entre le diesel EN590 et le HVO de classe III à 50 €/m³, alors que cet écart de prix serait de 768 €/m³ sans cette mesure, et demande si elle est en cela contraire à l'article 2 de l'Accord de 1952.

La Commission, pour autant qu'elle admet l'extension du champ d'application de l'Accord aux bio-carburants, estime qu'elle doit adopter une démarche raisonnée dans sa mise en œuvre, tenant compte de la nature particulière de ces carburants alternatifs.

Dans l'intérêt de la protection de l'environnement, des mesures incitatives doivent être prises par les pouvoirs publics pour promouvoir le développement des bio-carburants. Ainsi le Pacte vert européen vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030. La Suisse poursuit également l'objectif de la neutralité carbone d'ici 2050. De même, la CCNR a élaboré une feuille de route visant à mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre imputables à la navigation intérieure d'ici 2050. Atteindre ces objectifs ambitieux implique de prendre des mesures d'accompagnement qui peuvent avoir un effet sur les prix des bio-carburants. On ne saurait prohiber de telles mesures, qui sont élaborées dans le cadre européen, rhénan et national, sans mettre en danger l'essor de ces bio-carburants pour le secteur fluvial.

La Commission considère par conséquent que, non pas toutes les mesures prohibées par l'Accord, mais seulement celles comportant un effet sur les prix qui serait de nature à provoquer une rupture de l'égalité de traitement entre les transporteurs fluviaux, seraient susceptibles de contrevienir à l'Accord de 1952 et à l'article 4 de la Convention pour la navigation du Rhin.

8. A cet égard, la Commission relève que la compétitivité de la navigation intérieure des autres pays riverains n'est pas compromise par cette mesure, puisque les opérateurs peuvent bien évidemment continuer à utiliser des combustibles fossiles, qui demeurent en toute hypothèse moins coûteux. Il n'y a donc pas à ce point de vue de rupture d'égalité de traitement.

En outre, rien n'empêche juridiquement les bateaux qui n'appartiennent pas à la flotte néerlandaise de se rendre aux Pays-Bas pour leur approvisionnement en bio-carburants.

9. Par ailleurs, les demandeurs soulignent que les sociétés d'avitaillage néerlandaises bénéficient d'un avantage financier, en application de ces mesures, par rapport à leurs homologues belges ou établis dans d'autres États riverains.

La Commission observe cependant que l'Accord de 1952, interprété à la lumière de la Convention pour la navigation du Rhin, vise essentiellement à ne pas autoriser de mesures susceptibles d'affecter la concurrence et l'égalité de traitement entre transporteurs fluviaux. L'Accord interprété à la lumière de la Convention n'a pas en revanche pour objet d'assurer une égalité de traitement entre les sociétés d'avitaillement. Cet aspect ne peut donc être apprécié dans le cadre de l'Accord.

10. En réponse à un point particulier soulevé par les demandeurs, la Commission estime qu'il n'y a pas lieu d'examiner les mesures prises par les Pays-Bas au regard de l'article 3 de la Convention pour la navigation du Rhin, en l'absence de tout lien évident entre l'Accord et cette disposition, comme exposé au point 3.
11. En conclusion, La Commission Centrale estime que les mesures prises par les autorités néerlandaises ne sont pas contraires à l'Accord de 1952 et à la Convention pour la navigation du Rhin en son article 4.

IV. Aspects économiques

PROTOCOLE 9 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, joint en annexe, sur la situation économique de la navigation rhénane au premier semestre 2025 et sur les prévisions pour le second semestre.

Annexe

Annexe au protocole 9

1. Tonnage transporté sur le Rhin

Méthodologie

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

Grâce à la coopération avec le Rijkswaterstaat, le transport de marchandises sur le Rhin inférieur néerlandais a pu être inclus dans la collecte des données à partir de 2023. Il a d'abord fallu, à cette fin, délimiter le cadre géographique de la collecte c'est-à-dire définir les voies d'eau des Pays-Bas faisant partie du Rhin¹. La liaison entre le Rhin néerlandais et le port d'Anvers a également été prise en compte (liaison Rhin-Escout), ce qui contribue notamment aux volumes élevés de produits pétroliers ou produits chimiques observés sur le Rhin néerlandais.

En outre, en 2024, ont été prises en compte, pour les années 2020 et suivantes, des données plus détaillées fournies par VNF concernant les sections du Rhin supérieur où s'opère le trafic entre les ports rhénans français, d'une part, et entre les ports rhénans suisses et français, d'autre part. Ces derniers représentent moins de 1 % du volume total transporté sur l'ensemble du Rhin.

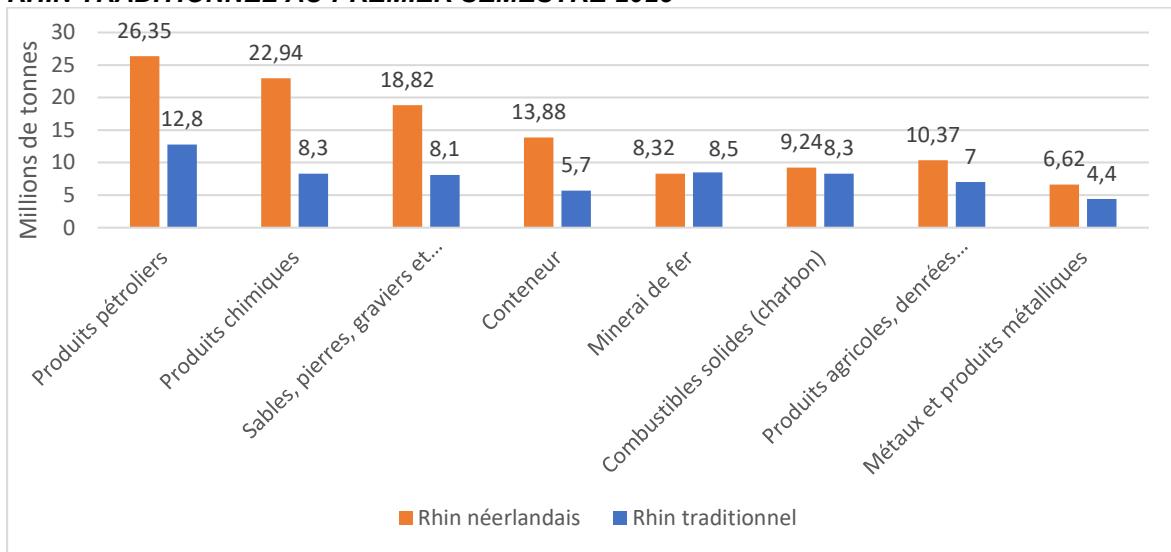
Le graphique suivant montre les volumes de marchandises transportés au cours du premier semestre 2025 sur le Rhin néerlandais (calcul fondé sur des données fournies par le Rijkswaterstaat) et sur le Rhin traditionnel (calcul reposant sur des données fournies par Destatis et VNF).

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

On observe que les volumes de marchandises liquides transportés sur le Rhin néerlandais sont nettement supérieurs à ceux transportés sur le Rhin traditionnel. Le transport de sables, pierres, graviers et matériaux de construction ainsi que de conteneurs est aussi nettement plus important sur la partie néerlandaise du Rhin que sur le Rhin traditionnel.

¹ Voies d'eau prises en compte: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel.

FIGURE 1 : VOLUMES TOTAUX TRANSPORTÉS SUR LE RHIN NÉERLANDAIS ET SUR LE RHIN TRADITIONNEL AU PREMIER SEMESTRE 2025



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

Conditions économiques générales

Le Fonds monétaire international prévoit un taux de croissance mondiale de +3,0 % pour 2025 et de +3,1 % pour 2026. Ce chiffre est légèrement inférieur à celui atteint en 2024 et aux moyennes historiques à plus long terme. Les économies avancées devraient connaître une croissance plus lente (environ +1,5 % à +1,6 %), tandis que les économies émergentes et en développement devraient quant à elles connaître une croissance plus forte.

En ce qui concerne les différents secteurs industriels, l'industrie chimique de l'UE-27 a connu un premier semestre décevant : la demande a été faible, le climat des affaires s'est détérioré et la compétitivité est restée inférieure à la moyenne atteinte lors de la période précédant la crise sanitaire (2014-2019). Les prix du gaz, qui demeurent très élevés en Europe, constituent l'un des principaux problèmes ; ils ont été près de trois fois supérieurs aux prix pratiqués aux États-Unis entre janvier et juillet 2025, ce qui a nui à la compétitivité de l'industrie chimique en Europe.

Le taux d'utilisation des capacités dans l'industrie chimique de l'UE-27 était d'environ 74,6 %, s'avérant ainsi nettement inférieur à la moyenne à long terme de l'UE et à la moyenne des États-Unis. L'excédent commercial des produits chimiques enregistré dans l'UE-27 a diminué : de janvier à juin 2025, il est passé de 24,4 milliards à 20,1 milliards d'euros par rapport à la même période de l'année précédente. Une baisse de la production est attendue pour l'ensemble de l'année 2025, ce qui inverserait la croissance observée en 2024.

La production allemande d'acier brut a baissé de -11,6 % au premier semestre 2025 par rapport au premier semestre 2024, pour atteindre environ 17,1 millions de tonnes. Le recul a été particulièrement marqué dans la production d'acier à l'oxygène (qui utilise du charbon à coke et du minerai de fer). La production d'acier dans des fours à arc électrique (utilisant de la ferraille) a également diminué, mais dans une moindre mesure (d'environ -3 à -7 % selon les mois). La demande nationale dans les secteurs industriels clés pour la demande d'acier (construction, industrie automobile et ingénierie mécanique) est faible ; parmi les facteurs négatifs, il convient de citer les désavantages liés aux coûts d'implantation (énergie, frais de réseau/transmission) et la concurrence des importations.

Les coûts élevés de l'énergie continuent d'avoir un impact sur l'industrie chimique et sidérurgique. L'incertitude persistante en matière de politique commerciale (droits de douane, réglementations sur le CO₂, etc.) freine les investissements et la demande. Le faible développement de l'industrie chimique et sidérurgique s'est traduit par une baisse du transport de produits chimiques et de minerai de fer sur les voies navigables intérieures (voir plus bas).

Les chiffres relatifs au transport maritime de conteneurs indiquent que le commerce mondial a été plus résilient que prévu au cours du premier semestre 2025, malgré l'incertitude croissante quant aux perspectives. L'indice RWI/ISL¹ pour la manutention mondiale de conteneurs a également montré que le commerce mondial était relativement robuste au cours du premier semestre 2025, ce qui a profité au trafic de conteneurs sur les voies navigables (voir la partie consacrée à l'évolution du trafic rhénan).

Conditions hydrométéorologiques²

Au cours du premier semestre 2025 et des neuf premiers mois de l'année 2025, il n'y a pas eu de jour où la hauteur d'eau enregistrée à Kaub était inférieure à l'étiage équivalent (EE). Ce résultat masque toutefois deux phases au cours desquelles les valeurs relevées aux échelles ont fortement diminué. Ces deux phases correspondent, d'une part, aux mois de mars et avril 2025, et, d'autre part, au mois de juin et au début du mois de juillet 2025.

Le 13 avril 2025, la moyenne journalière relevée à Kaub était de 79 cm, soit une hauteur à peine supérieure à l'étiage équivalent (77 cm) fixé pour cet endroit. Les valeurs relevées aux échelles se sont rétablies en mai, avant de connaître une nouvelle baisse en juin. En juillet, le minimum a été atteint le 6 juillet 2025, avec une valeur de 96 cm.

Le tableau suivant indique le nombre de jours pendant lesquels la valeur relevée a été inférieure à l'étiage équivalent à différentes échelles pendant les neuf premiers mois de 2024 et 2025. Il en ressort que, globalement, en 2025, les jours de basses eaux ne sont pas survenus à Kaub, mais à d'autres échelles du Rhin traditionnel. Les échelles principalement concernées étaient celles du Rhin supérieur (Bâle, Maxau) et du Rhin moyen (Oestrich). Parallèlement, il convient de noter que, sur l'ensemble de l'année 2024, les jours auxquels l'étiage équivalent n'a pas été atteint étaient au nombre de 0 pour toutes les échelles considérées ici. On peut donc conclure que les conditions d'hydraulité étaient moins favorables au premier semestre 2025 qu'à la même période de l'année précédente. Une comparaison des volumes transportés mensuellement entre 2024 et 2025 montre que les conditions d'hydraulité ont cependant eu un effet négatif très faible sur la demande de transport au mois d'avril 2025.

TABLEAU 1 : NOMBRE DE JOURS AUXQUELS LA HAUTEUR D'EAU A ÉTÉ INFÉRIEURE À L'ÉTIAGE ÉQUIVALENT (EE), PÉRIODE : T1-T3 2024 ET T1-T3 2025

Échelle	Nombre de jours auxquels la valeur relevée à l'échelle était inférieure à l'EE (T1-T3 2024)	Nombre de jours auxquels la valeur relevée à l'échelle était inférieure à l'EE (T1-T3 2025)
Bâle	0	12
Maxau	0	10
Oestrich	0	7
Kaub	0	0
Cologne	0	0
Duisburg-Ruhrort	0	0
Emmerich	0	3

Source : analyse de la CCNR basée sur des données de l'Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation (WSV), fournies par l'Office fédéral allemand de l'hydrologie (BfG).

¹ <https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-index>

² Source : données relatives aux échelles, relevées par l'Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation (WSV) et mises à disposition par institut fédéral d'hydrologie (BfG).

Évolution du trafic rhénan au cours du premier semestre 2025

L'évolution du trafic rhénan au cours du premier semestre 2025 a reflété, d'une part, des évolutions macroéconomiques et, d'autre part, des évolutions sectorielles et structurelles. Ainsi, le transport de conteneurs a connu une légère hausse de +1,0 %. On ne peut toutefois pas encore conclure à un renversement de tendance pour le transport de conteneurs, qui est en recul depuis plusieurs années. En fait, le trafic de conteneurs s'est plutôt légèrement stabilisé.

Le transport de vrac sec a de nouveau connu une évolution négative, principalement en raison de deux segments de marché (celui des sables, pierres, graviers et matériaux de construction et celui du minerai de fer). Le transport de combustibles solides a constitué le seul segment de marché du transport de marchandises sèches qui, contrairement à la tendance des dernières années, a connu une évolution positive. Les raisons de cette hausse du transport de charbon étaient, d'abord, la reconstitution des stocks, ensuite, le faible prix du charbon, et enfin, l'absence de soleil et de vent, ce qui a entraîné une baisse de la production d'énergie alternative et a nécessité un recours accru au charbon.

L'évolution de la demande de transport de vrac sec présente une tendance négative depuis 2022. La période de basses eaux de 2022 a probablement joué un rôle dans cette évolution. Une autre raison réside dans le ralentissement macroéconomique et industriel durant cette période (voir « Conditions économiques générales »).

TABLEAU 2 : VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉ SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2022, 2023, 2024 ET 2025, PAR TYPE DE CARGAISON

	Premier semestre (en mio t.)				2025/2024 en %.
	2022	2023	2024	2025	
Transport total	155,74	145,69	143,58	135,03	-6,0
Vrac sec	74,61	69,15	64,00	58,65	-8,4
Vrac liquide	54,49	52,77	55,65	50,94	-8,5
Cargaisons de conteneurs*	17,57	14,77	14,60	14,74	+1,0

Sources : Destatis, VNF, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

* Le poids propre des conteneurs est pris en compte.

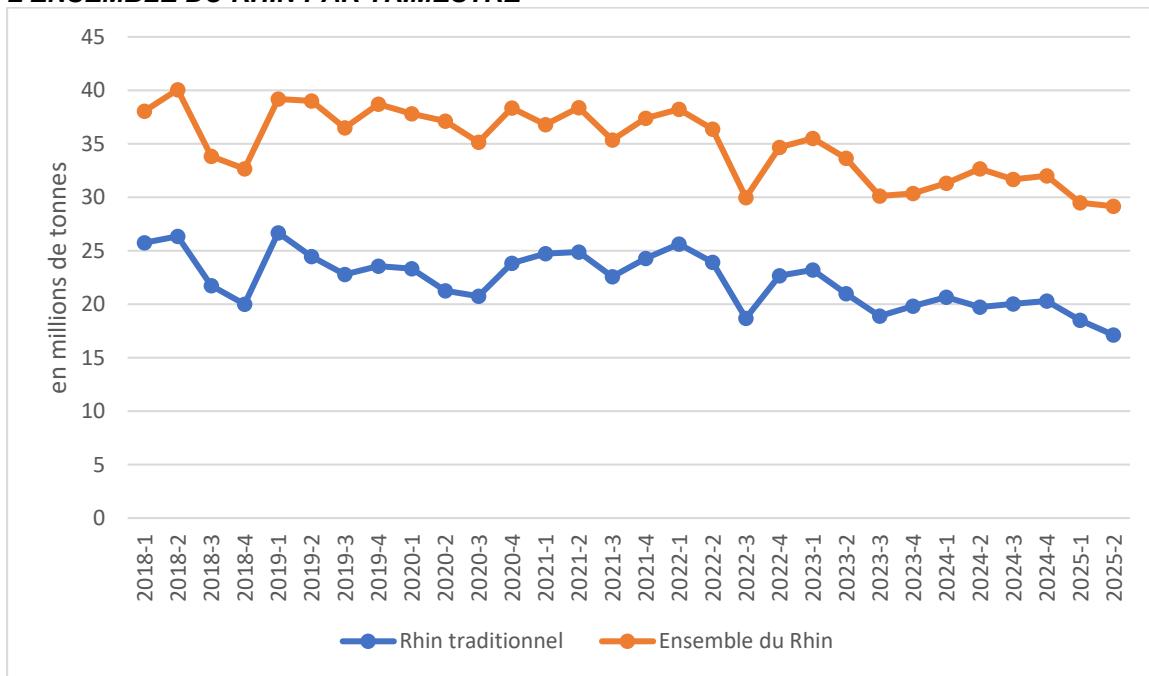
TABLEAU 3 : TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENSEMBLE DU RHIN AUX PREMIERS SEMESTRES 2022, 2023, 2024 et 2025, SELON LES PRINCIPAUX SEGMENTS DE MARCHANDISES*

	Premier semestre 2022 en mio. t.	Premier semestre 2023 en mio. t.	Premier semestre 2024 en mio. t.	Premier semestre 2025 en mio. t.	Taux de variation 2025/2024 en %.
Produits pétroliers	30,7	31,7	32,8	30,8	-6,2
Produits chimiques	26,1	22,8	24,7	22,6	-8,4
Sables, pierres, graviers et matériaux de construction	26,4	25,7	23,5	21,4	-8,5
Conteneurs	17,5	14,8	14,6	14,7	+0,9
Produits agricoles, denrées alimentaires et fourragères	15,2	13,6	14,0	13,2	-5,5
Minerai de fer	11,1	11,3	11,5	8,9	-22,8
Combustibles solides (charbon)	14,4	11,8	8,6	9,5	+10,9
Métaux et produits métalliques	8,3	7,5	7,5	7,5	+0,1

Sources : Destatis, VNF, Rijkswaterstaat, analyse de la CCNR

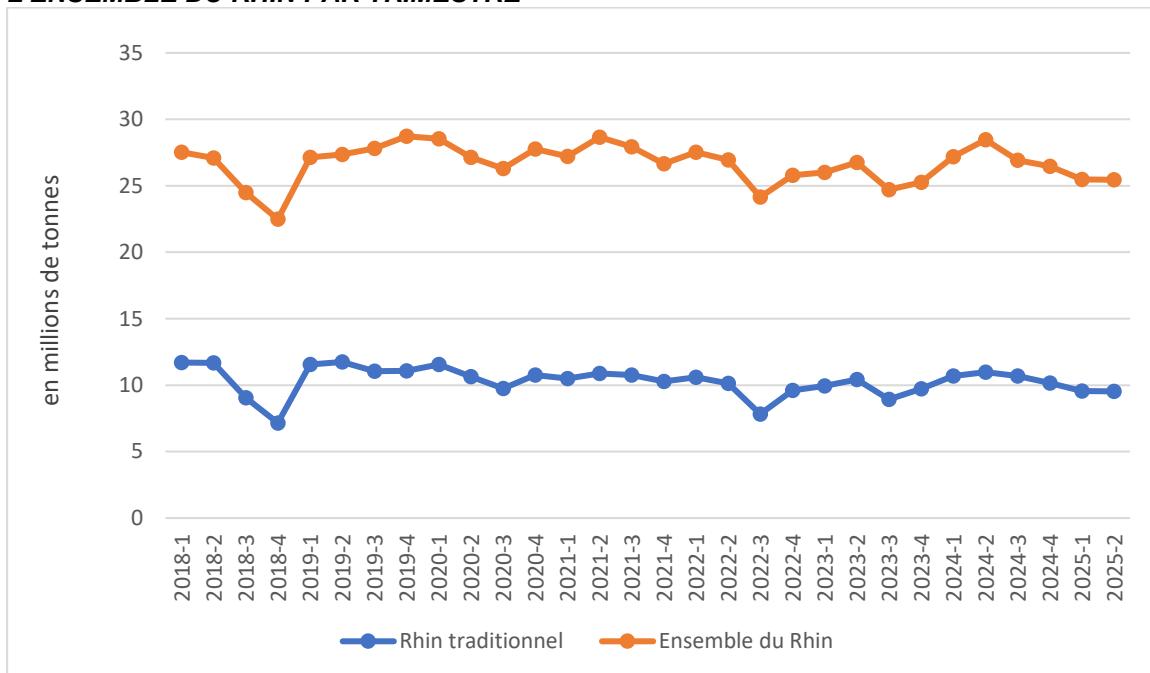
* La somme des segments de marchandises sélectionnés ne correspond pas au transport total.

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



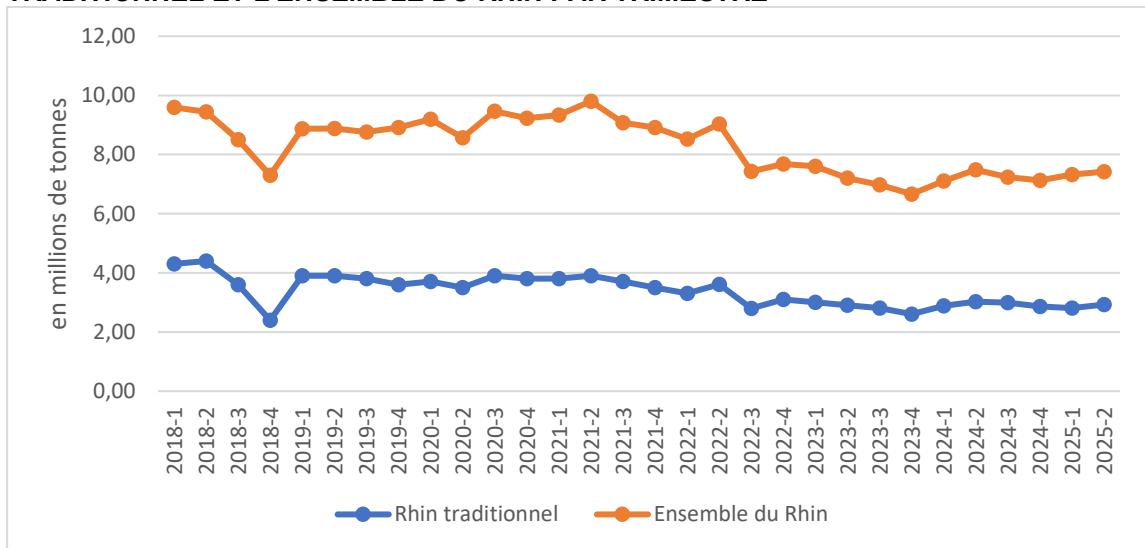
Sources : calcul de la CCNR sur la base de données de Destatis, VNF (à partir de 2020) et du Rijkswaterstaat.

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



Sources : calcul de la CCNR sur la base de données de Destatis, VNF (à partir de 2020) et du Rijkswaterstaat.

FIGURE 4 : VOLUMES DE CARGAISONS DE CONTENEURS TRANSPORTÉS SUR LE RHIN TRADITIONNEL ET L'ENSEMBLE DU RHIN PAR TRIMESTRE



Sources : calcul de la CCNR sur la base de données de Destatis, VNF (à partir de 2020) et du Rijkswaterstaat.

2. Volumes transportés dans les États rhénans

Les tableaux 3 à 6 ci-après présentent les volumes transportés aux premiers semestres 2022 à 2025 dans les pays membres de la CCNR ainsi que le taux de variation 2025/2024. Les chiffres indiquent, pour le premier semestre 2025, une baisse du volume total de transport pour tous les États rhénans. En outre, aussi bien le transport de vrac sec que de vrac liquide a diminué. En revanche, le transport de conteneurs a augmenté dans tous les États rhénans. Les chiffres pour la Belgique concernant le premier semestre 2025 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de ce rapport.

TABLEAU 4 : VOLUMES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉS PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES ÉTATS RHÉNANS AUX PREMIERS SEMESTRES 2022, 2023, 2024 ET 2025

	Premier semestre 2022 en mio. t.	Premier semestre 2023 en mio. t.	Premier semestre 2024 en mio. t.	Premier semestre 2025 en mio. t.	Taux de variation premier semestre 2025/premier semestre 2024 en %
Pays-Bas	180,9	169,6	166,7	161,9	-2,9
Allemagne	97,8	90,4	87,1	85,3	-2,1
Belgique	84,7	83,4	81,7	79,5	-2,7
France	25,5	22,3	22,7	20,3	-10,6
Suisse	2,3	2,8	2,7	2,3	-14,2

Sources : Bureau central néerlandais des statistiques (CBS), Destatis, Eurostat [[iww_go_qnave](#)], Voies Navigables de France (VNF), Ports rhénans suisses.

* Les taux de variation reposent sur des chiffres précis comportant plusieurs décimales.

TABLEAU 5 : TRANSPORT DE VRAC SEC

	Premier semestre 2022 en mio. t.	Premier semestre 2023 en mio. t.	Premier semestre 2024 en mio. t.	Premier semestre 2025 en mio. t.	Taux de variation premier semestre 2025/premier semestre 2024 en %
Pays-Bas	95,9	88,5	84,6	81,3	-3,9
Allemagne	56,7	51,6	47,1	45,4	-3,6
Belgique	41,7	42,0	40,2	40,4	+0,4
France	20,4	17,8	17,9	15,7	-12,1
Suisse	1,3	1,2	1,1	1,2	+1,2

Sources : Bureau central néerlandais des statistiques (CBS), Destatis, Eurostat [[iww_go_qnave](#)], Voies Navigables de France (VNF), Ports rhénans suisses et Stat.Bel.

TABLEAU 6 : TRANSPORT DE VRAC LIQUIDE

	Premier semestre 2022 en mio. t.	Premier semestre 2023 en mio. t.	Premier semestre 2024 en mio. t.	Premier semestre 2025 en mio. t.	Taux de variation premier semestre 2025/premier semestre 2024 en %
Pays-Bas	60,7	60,6	61,7	59,4	-3,8
Allemagne	24,1	24,2	25,1	24,6	-2,1
Belgique	31,7	31,9	33,2	31,3	-5,7
France	3,1	2,8	3,1	2,9	-9,3
Suisse	0,8	1,5	1,5	1,1	-25,8

Sources : Bureau central néerlandais des statistiques (CBS), Destatis, Eurostat [[iww_go_qnave](#)], Voies Navigables de France (VNF), Ports rhénans suisses et Stat.Bel.

TABLEAU 7 : TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CONTENEURS

	Premier semestre 2022 en mio. t.	Premier semestre 2023 en mio. t.	Premier semestre 2024 en mio. t.	Premier semestre 2025 en mio. t.	Taux de variation premier semestre 2025/premier semestre 2024 en %
Pays-Bas	24,3	20,4	20,4	21,2	+4,0
Allemagne	9,6	8,5	8,3	8,5	+2,0
Belgique	10,3	8,6	8,0	7,3	-7,7
France	2,0	1,7	1,7	1,8	+2,6
Suisse *	0,76	0,63	0,53	0,63	+17,3

Sources : Bureau central néerlandais des statistiques (CBS), Destatis, Eurostat [iww_go_qcnave], Voies Navigables de France (VNF), Ports rhénans suisses.

* Les valeurs indiquées pour la Suisse reposent sur un calcul dans lequel la quantité d'EVP manutentionnés au premier semestre a été multipliée par un facteur de 10,66 tonnes/EVP. Ce facteur représente le volume moyen de marchandises par conteneur, tel qu'il ressort des statistiques sur les conteneurs rhénans.

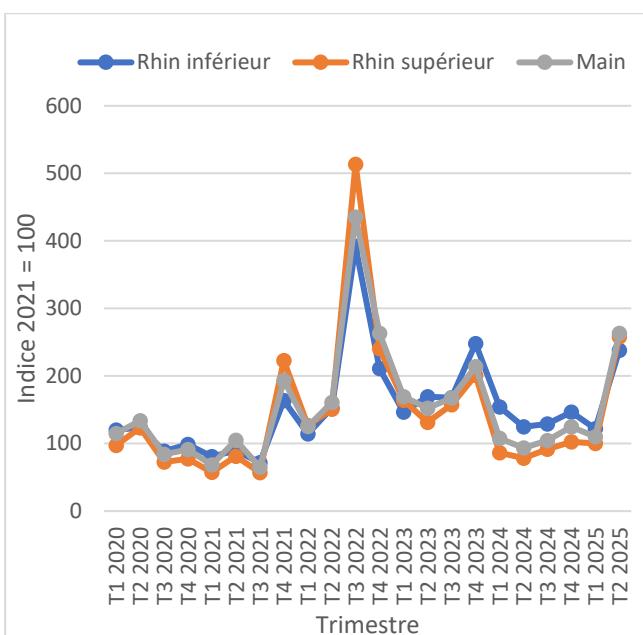
3. Taux de fret en navigation rhénane

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

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

Le transport de marchandises liquides entre la région ARA et l'arrière-pays (bassin rhénan) a connu une hausse des taux de fret au cours du premier semestre 2025.

**FIGURE 5 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LE TRANSPORT DE GASOIL DE LA RÉGION ARA VERS DES DESTINATIONS SUR LE RHIN
(INDICE 2021 = 100)**



Source : calcul de la CCNR sur la base de données transmises par Insights Global

Insights Global collecte des données sur les taux de fret (en euros par tonne) pour le transport de vrac liquide entre la région ARA et le Rhin. La CCNR convertit ces valeurs en un indice en prenant 2021 comme année de référence. Rhin inférieur : Duisbourg, Cologne. Rhin supérieur : Karlsruhe, Bâle. Main : Francfort/Main.

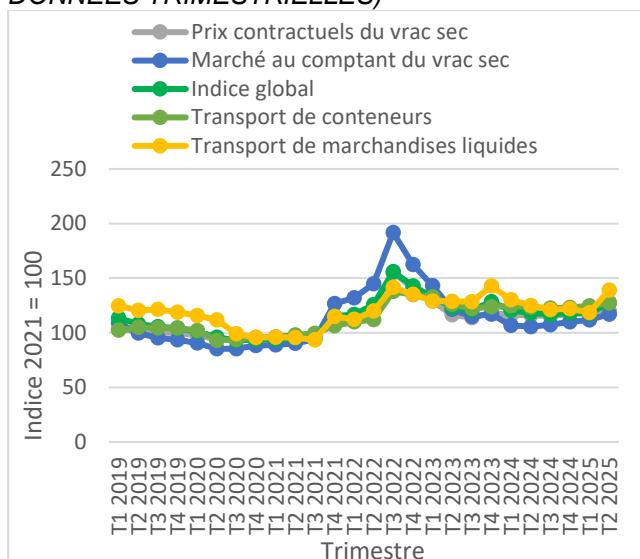
L'indice, fondé exclusivement sur les données du marché au comptant a connu, entre le milieu de l'année 2022 et celui de l'année 2023, une période de forte volatilité caractérisant généralement le marché au comptant. Cette volatilité résultait essentiellement des variations des hauteurs d'eau. Comme exposé plus haut, les valeurs relevées aux échelles ont nettement baissé au deuxième trimestre 2025.

C'est pourquoi les taux de fret ont connu une augmentation significative au cours du premier semestre 2025.

Indice des taux de fret établis par le bureau central néerlandais des statistiques (CBS)

Le bureau central néerlandais des statistiques (CBS) collecte des données sur les taux de fret auprès d'un certain nombre d'entreprises néerlandaises de navigation intérieure. Ces données sont collectées deux fois par trimestre et incluent les suppléments à acquitter au titre du carburant et des basses eaux. Les résultats concordent avec la tendance générale observée par l'indice *Insights Global*.

FIGURE 6 : ÉVOLUTION DES TAUX DE FRET POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FLUVIAL NÉERLANDAISES EN FONCTION DU SEGMENT DE MARCHÉ (INDICE 2021 = 100, DONNÉES TRIMESTRIELLES)



Source : Bureau central néerlandais des statistiques, Tableau 85817NED (services de navigation intérieure ; indice des prix)

Une hausse des taux de fret a été observée au cours du premier semestre 2025 au sein de l'indice CBS. Cette augmentation se retrouve également dans l'indice *d'Insights Global* relatif au gasoil (voir figure 5).

À partir du milieu de l'année 2024, les prix du marché au comptant pour la cargaison sèche ont connu une hausse relativement régulière, qui s'est également poursuivie au cours du premier semestre 2025. L'indice du transport de conteneurs (+1,9 %), l'indice des prix contractuels dans le secteur de la cargaison sèche (+2,6 %) ainsi que l'indice global (+3,7 %) ont également affiché de légères hausses en comparaison semestrielle entre 2024 et 2025.

4. Évolution des coûts

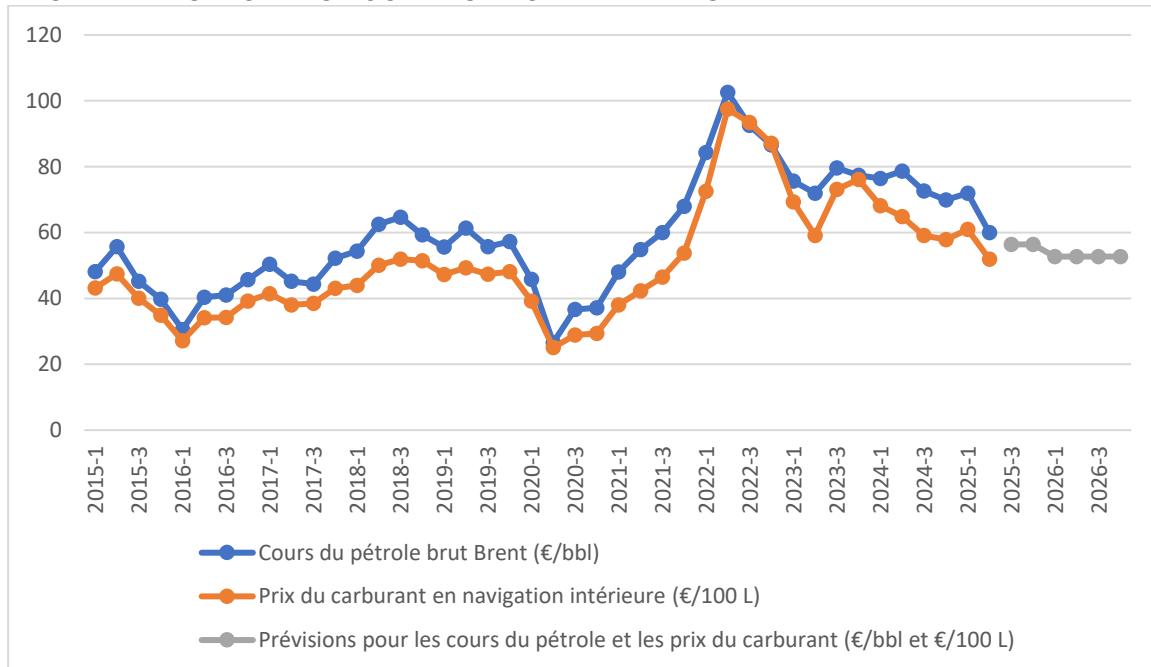
Les cours du pétrole brut et les prix du diesel, du gazole, de l'électricité et du gaz naturel ont atteint, au premier semestre 2022, leur plus haut niveau depuis janvier 2006. Partant de ce niveau élevé, les cours du pétrole et les prix du carburant ont sensiblement baissé en 2022, 2023 et 2024. La raison en est principalement la faiblesse de la conjoncture économique. Au premier semestre 2025, la tendance à la baisse des cours du pétrole et des prix du carburant s'est poursuivie. Pour les entreprises de navigation intérieure, cela signifie une baisse des coûts des carburants. Parallèlement, la baisse des prix des produits améliore les conditions du marché pour le transport de produits pétroliers.

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

¹ Il convient de noter que les données relatives aux cours du pétrole sont initialement exprimées en dollars des États-Unis (source : US Energy Information Administration et <https://www.eia.gov>) et converties en euros en utilisant les taux de change historiques entre l'euro et le dollar afin de les rendre comparables aux prix des carburants indiqués en euros dans le secteur de la navigation intérieure.

Les prix du carburant en navigation intérieure ont été communiqués par l'entreprise néerlandaise d'étude de marché *Insights Global*. Les données relatives aux cours du pétrole sont tirées de la base de données de l'*US Energy Information Administration*. Les données initialement exprimées en dollars des États-Unis ont été converties en euros en utilisant des taux de change historiques entre l'euro et le dollar (source : *Federal Reserve Economic Data*) afin de les rendre comparables aux prix des carburants indiqués en euros.

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



Sources : *Insights Global* (prix du carburant), *US Energy Information Administration* (cours du pétrole), données économiques de la Réserve fédérale américaine (taux de change dollar américain/euro)

* 1 baril (bbl) = 159 litres

Les perspectives concernant les prix du carburant au second semestre 2025 et en 2026 sont fondées sur les perspectives pour les cours du pétrole (source : *Fonds monétaire international, FMI*) combinées à des hypothèses relatives au taux de change euro/dollar américain. Le taux de change adopté est de 1,20 dollar pour un euro. Cette valeur correspond au taux de change applicable à la fin du mois de septembre 2025.

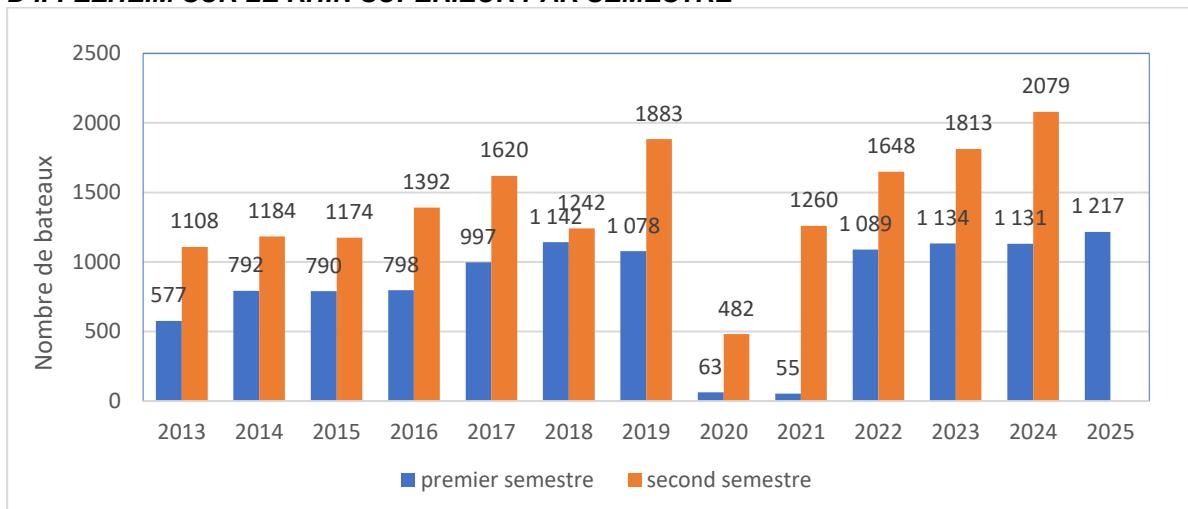
Les perspectives du FMI concernant les cours du pétrole laissent présager une autre baisse des cours du pétrole et, par conséquent, du prix du carburant en 2025 et 2026 par rapport à 2024.

Sur la base de ces hypothèses et prévisions, on s'attend, en l'état actuel des connaissances, à ce que les prix du carburant en navigation intérieure correspondent en moyenne à 54 euros pour 100 litres au second semestre 2025 et en 2026.

5. Transport de passagers

En ce qui concerne l'évolution du transport de passagers, ce sont les chiffres relatifs au trafic de bateaux à cabines enregistrés à l'écluse d'Iffezheim sur le Rhin supérieur qui sont pris en compte. Les données relatives aux années 2022-2025 indiquent une nette reprise du transport de passagers après la crise de Covid. Ainsi, sur l'ensemble de l'année 2024, le pic atteint en 2019 a même été dépassé.

FIGURE 8 : NOMBRE DE BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE FRANCHISSANT L'ÉCLUSE D'IFFEZHEIM SUR LE RHIN SUPÉRIEUR PAR SEMESTRE



Source : Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation

Le premier semestre 2025 a confirmé la tendance positive : 1 217 passages de bateaux de croisière fluviale ont ainsi été enregistrés à l'écluse d'Iffezheim au cours de cette période. Ce nombre est supérieur de +7,6 % à celui du premier semestre 2024 (1 131 bateaux). Parallèlement, le résultat du premier semestre 2025 était supérieur de +12,9 % à celui atteint au premier semestre 2019, le dernier semestre avant la pandémie.

TABLEAU 8 : TRAFIC DES BATEAUX DE CROISIÈRE FLUVIALE SUR LE RHIN PAR SEMESTRE

Premier semestre	Nombre de bateaux
2019	1 078
2020	63
2021	55
2022	1 089
2023	1 134
2024	1 131
2025	1 217

Source : Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation

Une croissance exceptionnellement forte de la croisière fluviale est également à signaler pour le Danube, le fleuve où l'activité de croisière fluviale est la plus élevée en Europe. Ainsi, le nombre de passages de bateaux à la frontière austro-allemande était de 1 736 au premier semestre 2025, soit une augmentation de +52,4 % par rapport au premier semestre 2024 (1 139).

6. Résumé et perspectives

Les principales tendances mises en évidence pour 2024 (faiblesse de la demande, coût élevé de l'énergie et incertitude en matière de politique commerciale) persistent. Dans certains domaines, elles se sont même renforcées. L'industrie chimique de l'UE et l'industrie sidérurgique allemande ont enregistré des résultats moins bons que prévu, avec notamment un net recul de la production d'acier allemande. Cette situation a eu des répercussions sur la demande de transport au cours du premier semestre 2025, en particulier pour le minerai de fer.

Les chiffres relatifs au transport de conteneurs indiquent que le commerce mondial a été plus résilient que prévu au cours du premier semestre 2025, malgré l'incertitude croissante quant aux perspectives. La stabilisation du trafic de conteneurs se reflète également dans les chiffres relatifs au trafic fluvial de conteneurs (+1,0 %). Les prévisions à court terme sont prudentes. Parmi les risques figurent la politique commerciale américaine (droits de douane à l'importation), les tensions géopolitiques et les distorsions des échanges.

Pour l'industrie sidérurgique, aucune stabilisation n'apparaît encore à court terme : les données mensuelles (juin et juillet 2025) indiquent une baisse continue de la production d'acier par rapport à l'année précédente. Les coûts élevés de l'énergie, les tendances protectionnistes du commerce mondial, ainsi que les mesures réglementaires pèsent sur l'industrie sidérurgique et impactent sa compétitivité. Il existe des risques d'un nouveau recul si la demande intérieure allemande n'augmente pas dans des secteurs clés.

Pour l'industrie chimique et pétrochimique, il existe des risques liés aux distorsions commerciales mondiales, aux droits de douane américains, etc., en particulier pour les fabricants de produits pétrochimiques et de produits chimiques de base. Le coût de l'énergie reste là-aussi un défi pour la compétitivité (gaz, électricité).

Dans l'ensemble, les tensions géopolitiques et les distorsions commerciales ne permettent guère d'envisager avec optimisme le second semestre 2025 et l'année 2026.

La tendance à la baisse des cours du pétrole et des prix du carburant s'est poursuivie au premier semestre 2025. Pour les entreprises de navigation intérieure, cela s'est traduit par une baisse des coûts des carburants. Parallèlement, la baisse des prix des produits a amélioré les conditions du marché pour le transport de produits pétroliers, même si cela ne se reflétait pas encore dans les chiffres relatifs au transport de produits pétroliers. La baisse des cours du pétrole et du coût du carburant devrait se poursuivre de manière plus modérée à court terme (au second semestre 2025 et en 2026).

Les taux de fret en navigation rhénane ont nettement augmenté au deuxième trimestre 2025. Il s'agissait toutefois d'un effet à court terme, lié à une tendance aux basses eaux au deuxième trimestre 2025. En ce qui concerne le second semestre 2025, les taux de fret devraient diminuer en raison d'une faible demande de transport et d'un retour à la normale des valeurs relevées aux échelles.

Selon les chiffres relatifs à l'écluse d'Iffezheim, le transport de passagers – et notamment la croisière fluviale – a connu une nette reprise en 2022, 2023, 2024 et 2025. Au cours de ces périodes, le nombre de bateaux de croisière fluviale ayant franchi l'écluse a légèrement dépassé le niveau élevé atteint en 2019. En ce qui concerne la croisière fluviale, on s'attend également à une croissance pour le second semestre 2025 ainsi que pour 2026.

V. Patentes de batelier et équipages

PROTOCOLE 10
Patentes de batelier et équipages
Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin :
Amendement à l'article 1.02, chiffre 40

Résolution

La Commission Centrale,

afin de garantir l'unicité du régime rhénan,

dans le but d'éliminer les obstacles inutiles, de faciliter l'accès des membres d'équipage à la navigation rhénane, de rendre le recrutement plus flexible et de lutter ainsi contre la pénurie de personnel qualifié,

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

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

L'amendement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Annexe

Annexe au protocole 10

Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

L'article 1.02 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 40 est remplacé comme suit :

« 40. « certificat de qualification de l'Union », un certificat délivré par une autorité désignée à cet effet d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État tiers dont les certificats ont été reconnus valables par la Commission européenne, attestant qu'une personne satisfait aux exigences de la directive (UE) 2017/2397¹ ; »

¹ Directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE (JO L 345 du 27.12.2017, p. 53)

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

PROTOCOLE 11

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) portant modification de l'article 2.04 sur les marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau et des articles 3.08, chiffre 5 et 3.10, chiffre 1 sur les feux de côté

1. La sécurité juridique est garantie par la qualité de la réglementation, qui doit être normative, c'est-à-dire prescrire, interdire, sanctionner. En outre, la réglementation doit être intelligible. L'intelligibilité implique la lisibilité autant que la clarté et la précision des énoncés ainsi que leur cohérence. En ce sens, la cohérence d'une réglementation implique une harmonisation de la terminologie, c'est-à-dire des termes, des expressions et des définitions, employés dans les trois versions linguistiques du RPNR, à savoir l'allemand, le français et le néerlandais. En outre, il s'agit également de mettre en cohérence les références et les renvois. Cela constitue un élément essentiel permettant de garantir la sécurité juridique d'une réglementation.
2. Le chapitre 2 du RPNR comporte des prescriptions relatives aux marques d'enfoncement et aux échelles des bâtiments ainsi que le jaugeage. Le chapitre 3 du RPNR contient les prescriptions relatives à la signalisation des bâtiments, en particulier les feux.
3. La présente proposition d'amendements vise à modifier l'article 2.04 du RPNR qui comporte des références obsolètes du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Aussi convient-il de mettre en cohérence les dispositions de l'article 2.04 du RPNR avec les exigences techniques applicables aux marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau de l'ES-TRIN.
4. La présente proposition d'amendements vise également à modifier les articles 3.08, chiffre 5 et 3.10, chiffre 1, lettre a) i), du RPNR. Si la résolution 2024-I-11 impose de placer systématiquement, les feux de côté à l'arrière de certains bâtiments, il convient également de prendre en compte les spécificités des poussers et remorqueurs. En outre, il s'agit également d'harmoniser les trois versions linguistiques de l'article 3.10, chiffre 1, lettre a) i), du RPNR.
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

Les modifications proposées en annexe visent à répondre à plusieurs besoins.

La première modification a pour objectif de procéder aux adaptations réglementaires indispensables à l'article 2.04 du RPNR, sachant que les références actuelles à l'ES-TRIN sont obsolètes.

La deuxième modification a pour objectif de procéder aux adaptations réglementaires nécessaires relatives aux dispositions concernant la signalisation des bâtiments motorisés isolés et des convois poussés faisant route.

Pour cette deuxième modification, l'objectif est de contribuer davantage à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane. Les amendements adoptés par la résolution 2024-I-11 ont permis de créer un cadre réglementaire moderne et sûr pour imposer de positionner de manière systématique les feux de côté à l'arrière de certains bâtiments pour que la longueur totale du bâtiment soit bien visible de nuit.

Cette solution cohérente permet d'améliorer la fluidité du trafic, en permettant de voir plus facilement le convoi poussé c'est-à-dire sa longueur totale grâce aux feux de côté, placés à l'arrière. Cela rend certaines manœuvres plus sûres, comme les entrées et les sorties des ports ou le croisement dans des passages étroits.

Toutefois, cette nouvelle disposition de placer les feux de côté à l'arrière du bâtiment peut poser des difficultés pour certains types de bâtiments et ne pas être justifiée pour d'autres qui sont suffisamment éclairés par ailleurs. Des exceptions à cette prescription sont donc prévues. A ce titre, il convient de compléter les exceptions déjà prévues par des dispositions qui prennent en compte de manière expresse les spécificités des bâtiments de type remorqueur et pousseur. Sur le Rhin, il existe de nombreux pousseurs et remorqueurs de moins de 35 m qui ont des difficultés techniques à se mettre en conformité avec la nouvelle règle. Concrètement, un pousseur ou un remorqueur est un bâtiment motorisé isolé faisant route et ne fait pas partie d'un convoi au sens de l'article 1.01, lettre c), du RPNR. En raison de leur longueur limitée, il est jugé opportun et utile de créer une exception pour ces types de bâtiments motorisés. Leur longueur réduite par rapport aux autres bâtiments motorisés isolés faisant route rend moins nécessaire l'obligation d'avoir des feux de côté placés à l'arrière pour distinguer de nuit leur longueur totale.

L'objectif de la troisième modification est également d'assurer la cohérence du RPNR, ce qui implique d'harmoniser la terminologie c'est-à-dire des termes employés dans les trois versions linguistiques du RPNR. Si le croquis n° 11 de l'annexe 3 du RPNR est correct, le libellé de l'article 3.10, chiffre 1, lettre a) i), du RPNR n'est pas cohérent et il est nécessaire d'aligner les trois versions linguistiques. Dans le cadre de l'assemblage de barge, il convient de clarifier que les trois feux de mât doivent toujours être placés à bâbord.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Il serait certes possible de renoncer à ces amendements, mais cela créerait des coûts sans gain significatif pour la sécurité de la navigation.

Par ailleurs, cela reviendrait à conserver des dispositions obsolètes ou incomplètes dans le règlement, en particulier les actuelles dispositions visées aux articles 2.04 et 3.10, chiffre 1, lettre a) i), du RPNR, ce qui présenterait un risque juridique et nuirait à la sécurité de la navigation.

Conséquences desdites modifications

La première modification visée par les amendements figurant en annexe concerne l'article 2.04 du RPNR. À la suite de la restructuration des prescriptions de l'ES-TRIN en 2021, les renvois figurant à l'article 2.04 du RPNR sont devenus obsolètes. Il convient par conséquent de corriger l'article 2.04 comme suit :

- Le chiffre 1 renvoie désormais à l'article 4.03 de l'ES-TRIN qui définit les conditions d'apposition des marques d'enfoncement.
- Le chiffre 2 renvoie désormais à l'article 4.04 de l'ES-TRIN qui fixe les conditions d'apposition des échelles de tirant d'eau.
- Il convient de noter que le renvoi à l'article 22.09 est superflu, puisque ce dernier renvoie aux articles 4.03 et 4.04 de l'ES-TRIN. De même, l'article 2.04 actuel renvoie aux articles 4.05 et 4.06. Le premier article ne concerne plus depuis l'édition 2021/1 de l'ES-TRIN les bâtiments naviguant sur le Rhin et l'article 4.06 de l'ES-TRIN a été supprimé.

La deuxième modification visée par les amendements figurant en annexe concerne les dispositions relatives à la signalisation des bâtiments motorisés isolés.

La modification vise à compléter l'article 3.08, chiffre 5, du RPNR tel qu'adopté par la résolution 2024-I-11, par l'ajout d'une lettre e) qui concerne les pousseurs et les remorqueurs dont la longueur ne dépasse pas 35 m. Ainsi, les remorqueurs et les pousseurs dont la longueur ne dépasse pas 35 m seraient dispensés de l'application du chiffre 1, lettre b) ii), c'est-à-dire de placer les feux de côté à l'arrière du bâtiment. La lettre e) constitue un complément utile au chiffre 5 de l'article 3.08 qui prend en compte les difficultés techniques liées à la fixation des feux. Il convient de noter que la résolution 2024-I-11 entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2026. Partant, une entrée en vigueur simultanée de l'article 3.08, chiffre 5, lettre e), est prévue au 1^{er} décembre 2026.

La troisième modification visée par les amendements figurant en annexe concerne les dispositions relatives à la signalisation des convois poussés faisant route. Ainsi, l'article 3.10, chiffre 1, lettre a) i), du RPNR est modifié. Le libellé de l'article 3.10, chiffre 1, lettre a) i), est harmonisé dans les trois versions linguistiques du RPNR et correspond désormais au croquis n° 11 de l'annexe 3 du RPNR.

Ces modifications n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession ou les administrations.

Par analogie à la résolution 2024-I-11, ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2026.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas de contribuer davantage à la sécurité de la navigation rhénane et les différents objectifs exposés précédemment ne seraient pas atteints.

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2024-I-11 amendant l'article 3.08, chiffres 1, lettre b) et 5 du Règlement de police pour la navigation du Rhin relatif à la position des feux de côté des bâtiments motorisés isolés faisant route,

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 les amendements aux articles 2.04, 3.08, chiffre 5 et 3.10, chiffre 1, lettre a) i) au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2026.

Annexe

Annexe au protocole 11

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *L'article 2.04 est remplacé comme suit :*

« Article 2.04
Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marque d'enfoncement. Les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont fixées à l'article 4.03 de l'ES-TRIN.
2. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau. Les conditions d'apposition de ces échelles sont fixées à l'article 4.04 de l'ES-TRIN. »
2. *À l'article 3.08, chiffre 5, tel qu'adopté par la résolution 2024-I-11, après la lettre d) est insérée la lettre e), comme suit :*

« e) remorqueurs et pousseurs dont la longueur ne dépasse pas 35 m. »
3. *À l'article 3.10, chiffre 1, lettre a) i), la première phrase est remplacée comme suit :*

« i. trois feux de mât à l'avant du bâtiment en tête du convoi ou, si plusieurs bâtiments forment ensemble la tête du convoi, trois feux de mât à l'avant du bâtiment qui est placé à bâbord. »

PROTOCOLE 12

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatifs à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure (méthanol et accumulateurs) par une prescription de caractère temporaire (Sommaire, article 8.14) et amendements définitifs (articles 1.01, lettre al), 3.33, chiffre 4, 6.28, chiffre 11, 7.07, chiffre 2, 7.08, chiffre 3, lettre c) et l'annexe 3)

1. Dans la continuité de ses travaux en faveur de la réduction des émissions et de l'innovation, la CCNR a adapté son Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR). L'objectif est d'établir un cadre réglementaire moderne et sûr pour l'utilisation de sources d'énergie alternatives à savoir le méthanol et les accumulateurs. A ce titre la résolution 2025-I-8 a été adoptée lors de la session plénière de juin 2025. Ces amendements du RPNR s'appuient sur l'expérience acquise sur le Rhin, au travers des dérogations accordées par la CCNR à des projets pilotes innovants. Les modifications portent notamment sur :
 - le marquage des bâtiments ;
 - l'avitaillement ou le remplacement d'un réservoir interchangeable ;
 - le passage aux écluses ;
 - le stationnement ;
 - la garde et la surveillance ;
 - la sécurité des bâtiments, avec la présence à bord d'une personne disposant des compétences appropriées.
2. La présente proposition d'amendements vise à apporter des précisions indispensables aux amendements déjà adoptés dans la résolution 2025-I-8, ce qui permet de renforcer la sécurité juridique et l'intelligibilité de réglementation rhénane.
3. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels les modifications proposées visent à répondre

Les modifications figurant en annexe ont pour objectifs de préciser davantage les amendements adoptés par la résolution 2025-I-8.

Les besoins qui justifient les modifications du RPNR sont détaillés ci-après.

Article 1.01

A l'article 1.01, lettre aj) iii) du RPNR, la définition du terme « source d'énergie alternative » prévoit un seuil pour les accumulateurs, à savoir que « les accumulateurs sont d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ».

Ce même seuil est repris dans la définition des accumulateurs figurant à l'article 1.01, lettre al). Or un accumulateur n'a pas forcément une capacité cumulée supérieure à 500 kWh. En revanche la réglementation applicable aux sources d'énergie alternative ne s'applique qu'aux accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh. Comme la définition à l'article 1.01, lettre aj) est sans ambiguïté pour définir le champ d'application, les autres articles du RPNR n'ont pas à reprendre *in extenso* ladite définition. Pour éviter toute ambiguïté, il convient donc de rayer la mention « d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh » dans la définition des accumulateurs, mais de la garder dans la définition du terme « source d'énergie alternative » qui fixe le champ d'application.

Articles 3.33 et 7.07

Conformément à l'article 3.33, chiffre 3, du RPNR les bâtiments transportant des marchandises dangereuses ne sont pas visés par les dispositions de l'article 3.33, chiffres 1 et 2. Cependant, cette dérogation ne doit pas s'appliquer lorsqu'un bâtiment transportant des marchandises dangereuses utilise une source d'énergie alternative. En effet, ledit bâtiment est tenu de respecter une certaine distance de sécurité conformément à l'article 7.01, chiffre 6.

De la même façon, conformément à l'article 7.07, chiffre 2, du RPNR certains bâtiments transportant des marchandises dangereuses sont autorisés à stationner côte à côte. Cependant, cette autorisation ne doit pas s'appliquer lorsqu'un bâtiment transportant des marchandises dangereuses est tenu de respecter une certaine distance de sécurité conformément à l'article 7.01, chiffre 6, du RPNR en raison de l'utilisation d'une source d'énergie alternative.

Articles 6.28 et 7.08

La version adoptée par la résolution 2025-I-8, les articles 6.28, chiffre 11, première phrase, mais également l'article 7.08, chiffre 3, lettre c), du RPNR indiquent que, conformément à l'article 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN, un manuel d'exploitation est exigé pour les bâtiments utilisant des accumulateurs comme source d'énergie alternative pour leur propulsion, alors que cette exigence en tant que telle n'y figure pas. Pour autant, Les discussions relatives aux prescriptions du RPNR concernant les accumulateurs ont montré qu'un tel manuel serait utile pour une utilisation sûre de cette source d'énergie. Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI ») examine la possibilité de compléter l'article 10.01, chiffre 2, de l'ES-TRIN par l'ajout d'une lettre h) pour exiger la présence d'un manuel d'exploitation pour les bâtiments utilisant des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh. L'édition 2027/1 de l'ES-TRIN pourrait inclure cette exigence pour les bâtiments utilisant des accumulateurs.

Annexe 3

À moyen terme, il est probable que les bâtiments de la navigation intérieure utilisent le méthanol comme seule source d'énergie alternative. Il conviendrait par conséquent de prévoir une signalisation spécifique dans le RPNR pour les bâtiments utilisant uniquement du méthanol. Cette signalisation est conforme à la norme ISO 17840-4 : 2018.

Article 8.14

Le texte de l'article 8.14 du RPNR, dans la version adoptée par la résolution 2025-I-8 comporte déjà l'indication d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh. Pour éviter tout malentendu, il est proposé de reprendre cette indication aussi dans le titre de l'article et donc dans le sommaire.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

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

Conséquences desdites modifications

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

En pratique, la signalétique à mettre en place se limite à un investissement initial pour l'achat des panneaux qui s'élève à une centaine d'euros par bâtiment à comparer avec le coût d'un système de méthanol qui s'élève à plusieurs centaines de milliers d'euros.

Par analogie à la résolution 2025-I-8, ces amendements définitifs entreront en vigueur le 1^{er} juin 2026.

La modification de l'article 8.14 et du sommaire font l'objet d'une prescription de caractère temporaire qui sera en vigueur du 1^{er} juin 2026 au 31 mai 2029.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

En cas de rejet de ces amendements les différents objectifs exposés précédemment ne seraient pas atteints.

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2025-I-8 pour l'amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) relatif à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure - méthanol et accumulateurs par une prescription de caractère temporaire (article 8.14) et amendements définitifs (Sommaire, articles 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, annexes 3, 7 et 13)

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'assurer l'uniformité et la cohérence de l'ensemble des standards techniques et des textes réglementaires applicables à la navigation rhénane,

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

Les amendements figurant à l'annexe 1 entreront en vigueur le 1^{er} juin 2026.

L'amendement figurant à l'annexe 2 sera en vigueur du 1^{er} juin 2026 au 31 mai 2029.

Annexes

Annexe 1 au protocole 12

Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin

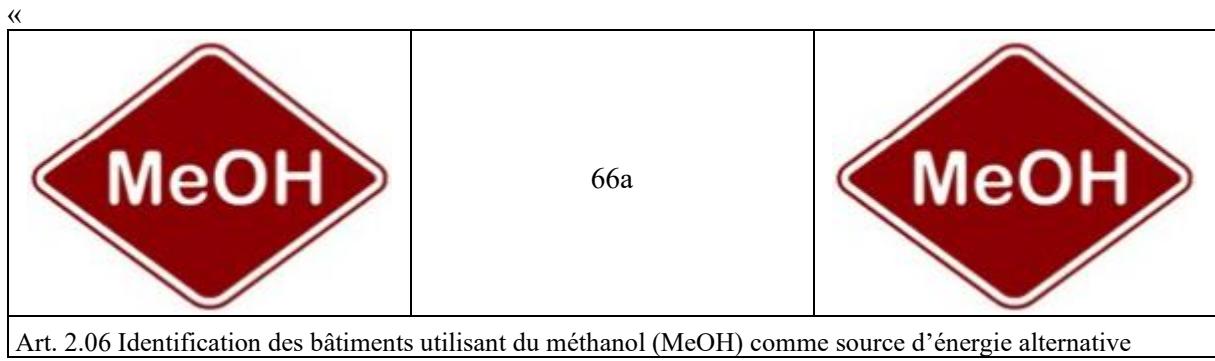
1. *À l'article 1.01, lettre al), l'indication « et d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh » est supprimée.*
2. *Après l'article 3.33, chiffre 3, le chiffre 4 est inséré comme suit :*

« 4. Les dispositions du chiffre 1 et 2 s'appliquent sans préjudice des dispositions de l'article 7.01, chiffre 6. »
3. *À l'article 6.28, chiffre 11, la première phrase est remplacée comme suit :*

« 11. Les bâtiments arborant une marque d'identification visée à l'article 2.06 doivent être éclusés en respectant une distance minimale par rapport à un autre bâtiment, si cela ressort de leur manuel d'exploitation visé aux articles 10.01, chiffre 2, lettre h), et 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN. »
4. *À l'article 7.07, chiffre 2, après la première phrase est insérée la phrase suivante :*

« Les dispositions du chiffre 1 ne s'appliquent pas aux bâtiments visés à l'article 7.01, chiffre 6. »
5. *À l'article 7.08, chiffre 3, la lettre c) est remplacée comme suit :*

« c) les bâtiments sont surveillés par une personne possédant des connaissances suffisantes, capable d'intervenir rapidement en cas de besoin et informée du manuel d'exploitation visé aux articles 10.01, chiffre 2, lettre h), et 30.05, chiffre 5, de l'ES-TRIN. »
6. *A l'annexe 3 après le croquis 66 est inséré le croquis 66a suivant :*



Annexe 2 au protocole 12

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR

1. *Dans le sommaire, l'indication relative à l'article 8.14 est remplacée comme suit :*

« Article 8.14 Sécurité des bâtiments ayant des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ou un système de méthanol à bord »

2. *L'article 8.14 est modifié comme suit :*

- a) *Le titre est remplacé comme suit :*

« Article 8.14

Sécurité des bâtiments ayant des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh ou un système de méthanol à bord »

- b) *Au chiffre 2 la première phrase est remplacée comme suit :*

« 2. A bord d'un bâtiment où sont installés des accumulateurs d'une capacité cumulée supérieure à 500 kWh, le conducteur doit s'assurer qu'une personne à bord dispose des compétences appropriées liées à leur utilisation. »

PROTOCOLE 13

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis relatif aux assistants de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) (Articles 1.01 et 4.08)

1. Le nombre de bâtiments équipés d'un TGAIN augmente d'année en année. Très récemment, ces équipements ont joué un rôle déterminant dans deux accidents graves survenus aux écluses d'Iffezheim (Rhin) et de Müden (Moselle). Les dommages causés par ces accidents se sont élevés à environ 5 millions d'euros chacun et ont eu des répercussions négatives sur la navigation intérieure.
2. Actuellement des travaux sont en cours au sein du CESNI pour développer un standard fixant des exigences techniques applicables à ces appareils (ES-TRIN) y compris leur affichage (ES-RIS). Tel est le cas aussi en ce qui concerne les lignes directrices en matière de qualifications professionnelles, une brochure ayant été publiée par le CESNI. Il est prévu que les standards du CESNI entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2028.
3. Ci-après est présenté le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3).

Besoins auxquels les modifications proposées visent à répondre

L'objectif des modifications proposées est d'introduire une prescription à caractère temporaire pour réglementer l'utilisation des TGAIN au vu des deux accidents évoqués précédemment et d'augmenter ainsi le niveau de sécurité de la navigation sur le Rhin et ses voies affluentes. Ces modifications incluent des prescriptions minimales visant notamment à assurer le passage en toute sécurité des écluses, dans l'attente de l'entrée en vigueur des standards CESNI.

Alternatives éventuelles aux modifications envisagées

Une alternative serait de ne pas adopter ces amendements. Ceci aurait pour conséquence de ne pas augmenter la sécurité de la navigation rhénane. Par ailleurs, cela conduirait à ne pas tenir compte du retour d'expérience de deux accidents.

Conséquences desdites modifications

L'article 1.01 est modifié pour introduire à la lettre ao) une définition du TGAIN.

Les prescriptions relatives au TGAIN sont introduites dans un nouvel article 4.08. En résumé, les chiffres 1 à 4 du nouvel article 4.08 prévoient que le conducteur doit utiliser le TGAIN avec toute la vigilance nécessaire et doit le surveiller régulièrement. En effet, le conducteur reste responsable à tout moment de la conduite de son bâtiment.

A ce titre, le TGAIN ne peut être utilisé que par un membre de l'équipage titulaire d'un certificat de qualification de conducteur ou par un membre de l'équipage sous la surveillance directe d'un conducteur titulaire d'un certificat de qualification de conducteur.

Le chiffre 5 prévoit que le conducteur doit être dans la timonerie et veille à ce que le système de surveillance de la vigilance soit activé lorsque le TGAIN est utilisé. De même, le conducteur doit confirmer sa présence dans la timonerie au moins toutes les cinq minutes.

Le chiffre 6 prévoit que le TGAIN doit être désactivé en temps utile avant l'arrivée à l'avant port d'une écluse. Il peut être réactivé dès la sortie de l'avant-port. Cette prescription est une conséquence directe du retour d'expérience des récents accidents.

Enfin, le chiffre 7 prévoit l'enregistrement pendant 4 jours des principales données d'exploitation du bâtiment pour pouvoir être mises à disposition de l'autorité compétente sur demande.

Ces prescriptions ont un coût limité pour la profession. En effet, elles ne s'appliquent qu'aux bâtiments qui ont librement décidé de s'équiper d'un TGAIN. Pour des appareils anciens, une mise à jour peut s'avérer nécessaire. Elle s'élève à quelques milliers d'euros.

Conséquences qu'entraînerait le rejet des modifications

Il serait possible de renoncer à ces amendements. Cela ne permettrait pas d'améliorer la sécurité de la navigation sur le Rhin.

Le rejet de ces amendements aurait pour conséquence que les différents objectifs exposés précédemment ne seraient pas atteints.

Résolution

La Commission Centrale,

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

compte tenu des graves avaries survenues aux écluses d'Iffezheim et de Müden,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'assurer l'uniformité et la cohérence de l'ensemble des standards techniques et des textes réglementaires applicables à la navigation rhénane,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) annexés à la présente résolution conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Les amendements figurant en annexe seront en vigueur du 1^{er} juin 2026 au 31 décembre 2027.

Annexe

Annexe au protocole 13

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis RPNR

1. *Dans le sommaire après l'indication relative à l'article 4.07 est insérée l'indication suivante :*

« Article 4.08 Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) »

2. *Après l'article 1.01, lettre an) est insérée la lettre ao) suivante :*

« ao) "Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN)" Un appareil de navigation installé à bord d'un bateau pour diriger automatiquement le bateau le long d'un tracé de navigation à suivre. »

3. *Après l'article 4.07 est inséré l'article 4.08 suivant :*

« Article 4.08

Assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN)

1. Si un assistant de guidage pour la navigation intérieure (TGAIN) est installé à bord d'un bâtiment, alors les dispositions du présent article s'appliquent.
2. Pendant son utilisation, le TGAIN doit satisfaire aux conditions suivantes :
 - a) il doit être en bon état de fonctionnement ;
 - b) les données saisies dans le TGAIN doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi ;
 - c) à tout instant, un seul TGAIN peut être en fonctionnement à bord d'un bâtiment ou d'un convoi.
3. Le TGAIN ne doit être utilisé que par un titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou d'un certificat de qualification de conducteur reconnu équivalent. Il doit être suffisamment familiarisé avec l'utilisation du TGAIN installé à bord.

Si le TGAIN est utilisé par temps bouché, il ne peut être utilisé que par un titulaire d'une autorisation spécifique pour la navigation au radar.

Le TGAIN ne peut être utilisé sur les sections du Rhin recensées comme présentant des risques spécifiques que par le titulaire d'une autorisation spécifique requise pour la navigation sur la section du Rhin concernée.

Par dérogation à la première phrase ci-dessus, le TGAIN peut aussi être utilisé par d'autres membres d'équipage à des fins d'exercice, sous la surveillance directe d'un conducteur titulaire d'un certificat de qualification de conducteur en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou d'un certificat de qualification de conducteur reconnu équivalent.

4. Le conducteur doit surveiller à intervalles réguliers les conditions de fonctionnement du TGAIN et vérifier le bon fonctionnement du TGAIN après chaque modification manuelle du tracé de navigation.
5. Pendant l'utilisation du TGAIN, le conducteur doit être présent dans la timonerie et veiller à tout moment à ce que le système de surveillance de la vigilance du TGAIN soit activé et que son signal d'alarme puisse être perçu. Il doit en outre confirmer au moins toutes les cinq minutes sa présence dans la timonerie en actionnant le système de surveillance de la vigilance.
6. À l'approche d'une écluse, le TGAIN doit être désactivé en temps utile avant l'avant-port concerné. Après un éclusage, le TGAIN ne doit être réactivé qu'après que le bâtiment ait quitté l'avant-port.
7. Le conducteur n'est autorisé à utiliser un TGAIN que si celui-ci ou un appareil externe enregistre les données d'exploitation nécessaires à la réalisation d'enquêtes sur les accidents.

Outre les informations dynamiques relatives au voyage du bâtiment (position, cap, vitesse et données temporelles), les données d'exploitation visées à la première phrase comprennent aussi les informations relatives au moment

- a) où le TGAIN a été activé ou désactivé,
- b) où le tracé de navigation a été modifié manuellement, et
- c) où le TGAIN a envoyé des commandes à l'appareil à gouverner et, le cas échéant à l'installation de propulsion du bâtiment.

Les données enregistrées doivent être conservées pendant quatre jours et mises à la disposition de l'autorité compétente sur demande. »

VII. Prescriptions techniques des bateaux

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.

VIII. Navigation automatisée

PROTOCOLE 15

Recommandation pour l'automoteur ordinaire ERNST KRAMER

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité restreint de navigation,

adopte la recommandation ci-dessous.

Annexe

Annexe au protocole 15

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

ET

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

**RECOMMANDATION N° 3/2025
du 4 décembre 2025**

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

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

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

ERNST KRAMER

1. Contexte

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

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre et la perception des signaux sonores quand le bateau est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service et à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser une absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés dans l'annexe 0 (les annexes ne sont pas publiées).

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés dans l'annexe 0.

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

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

- 2.1** Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur ordinaire ERNST KRAMER, numéro européen unique d'identification des bateaux 04029360 (annexe 6) peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé à déroger aux exigences visées aux articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09 chiffre 1 et 3 du RPNR.
- 2.2** Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur ordinaire ERNST KRAMER, numéro européen unique d'identification des bateaux 04029360 (annexe 6), peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 de l'ES-TRIN 2025/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).
- 2.3** L'autorisation à déroger au RPNR et au RVBR n'est pas valable si l'automoteur ordinaire ERNST KRAMER fait partie d'un convoi.

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 412,80 (Rheinauhafen Becken IV) et les p.k. 952,50 (Gorinchem) sans le secteur du Gebirge entre p.k. 528,50 (Bingen) et p.k. 556,00 (St. Goar).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est conduit à distance par l'opérateur dans le CCD.
5. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.
6. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
7. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.

8. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
 - 0 minutes = début de la période d'inactivité,
 - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique,
 - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique,
 - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale.
9. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bateau.
10. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du bateau de la même manière que sur un bateau non conduit à distance.
11. Si l'opérateur dans le CCD conduit à distance le bateau sur une section du Rhin mentionnée à l'article 13.03 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, il doit en outre posséder à cet effet l'autorisation spécifique requise en vertu de cette prescription.
12. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant aux annexes 0 et 9. La formation est attestée conformément à l'annexe 11.
13. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 % ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
14. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
15. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand et depuis quel CCD est conduit le bateau à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le bateau à distance et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
16. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.
17. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du bateau, dans le plan du projet et les annexes 0, 4, 5 et 8, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.
18. L'organisation générale du CCD et du bateau, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 0, 5, 8 et 9, sera respectée pendant toute la durée du projet.
19. Les mesures d'atténuation figurant en annexe 8 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.
20. Le conducteur et le personnel du CCD sont conscients des conclusions et des mesures d'atténuation telles qu'établies dans les annexes 5, 8, 9, 10 et 11.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

21. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans les annexes 0 et 5.
22. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le bateau ou depuis le CCD.
23. La société Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG fournit les informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 4. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. Les autorités compétentes ou à des tiers désignés à cette fin par elles ont également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages.
24. Lorsque le bateau est conduit à distance, il n'est pas autorisé à transporter des matières dangereuses, telles que mentionnées dans l'ADN.
25. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

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

A cet effet, l'exploitant du bateau ou à défaut le propriétaire du bateau, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation tous les 6 mois.

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

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

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du bateau ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;
- d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- e) Consommation de carburant ;
- f) Incidents et accidents ;

- g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc.), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-chARGE, lège), navigation de jour ou de nuit. Les trajets de navigation (p.k.) où l'opérateur dans le CCD conduisait le bateau à distance et les trajets de navigation ou le conducteur à bord et en service conduisait le bateau seront indiquées ;
- h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le CCD et le bateau ;
- i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau sur certains trajets de navigation, le nombre de fois, les situations et les motifs
 1. dans lesquelles le conducteur à bord et en service a repris de façon urgente et imprévue le contrôle du bateau alors qu'il était conduit par le CCD,
 2. dans lesquelles la conduite du bateau a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande urgente et impromptue du CCD,
 3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;
- j) Les améliorations potentielles identifiées lors des voyages ;
- k) Le nombre de fois où l'alarme générale s'est déclenchée.

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4. sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

L'autorité compétente de l'Allemagne peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

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

Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (25) 34 rev. 3 intern.

PROTOCOLE 16
Recommandation pour le convoi poussé PRIVILÈGE

Résolution

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

Annexe

Annexe au protocole 16

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

ET

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

**RECOMMANDATION Nr. 4/2025
du 4 décembre 2025**

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

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

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

PRIVILEGE

1. Contexte

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

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

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

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

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

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

- 2.1** Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur PRIVILEGE I et la barge PRIVILEGE II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02323654 et 02327216 (Annexe 6) peuvent, jusqu'au 03/12/2028 être autorisés à déroger aux exigences visées aux l'articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09 chiffre 1 du RPNR.
- 2.2** Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur PRIVILEGE I et la barge PRIVILEGE II, numéros européens uniques d'identification des bateaux 02323654 et 02327216 (Annexe 6), peuvent, jusqu'au 03/12/2028, être autorisés à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2025/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 660,00 (bac de Mondorf) et les p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le convoi poussé est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le convoi poussé navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. Lorsque le convoi poussé est conduit à distance, il n'est pas autorisé à transporter des matières dangereuses, telles que mentionnées dans l'ADN.
5. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le convoi poussé est conduit à distance par l'opérateur dans le CCD.
6. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du convoi poussé à tout moment et sans délai.
7. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du convoi poussé.
8. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du convoi poussé.

9. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) est installé à bord du convoi poussé pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le convoi poussé est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
 - 0 minutes = début de la période d'inactivité
 - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique
 - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique
 - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale
10. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le convoi poussé. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du convoi poussé.
11. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du convoi poussé sont formés conformément au concept figurant à l'annexe 4.
12. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du convoi poussé de la même manière que sur un convoi non conduit à distance.
13. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 % ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
14. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
15. L'opérateur dans le CCD doit avoir la possibilité d'entendre les bruits provenant de la salle des machines et de savoir s'il y a des bruits environnants impactant la conduite du convoi poussé. Cette condition est réputée remplie si un microphone est installé dans la salle des machines et si le conducteur à bord informe immédiatement l'opérateur dans le CCD des bruits environnants (tels que le signal « N'approchez pas »).
16. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand et depuis quel CCD est conduit le convoi poussé à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le convoi poussé à distance et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
17. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.
18. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du convoi poussé, dans le plan du projet et les annexes 1 et 5, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.
19. L'organisation générale du CCD et du convoi poussé, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 1, 4, 7 et 8, sera respectée pendant toute la durée du projet.
20. Les mesures d'atténuation figurant en annexes 2 et 5 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

21. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans les annexes 1, 2, 3 et 5.
 22. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le convoi poussé ou depuis le CCD.
 23. La société SEAFAR SA fournit les informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 4. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.
 24. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique.
- 4. Conduite à distance du convoi poussé PRIVILEGE depuis les CCD de SEAFAR et depuis le CCD de la compagnie de navigation (Scheepvaartbedrijf) DARI SARL (ci-après dénommée DARI) à Dordrecht (NL)**

Le convoi poussé PRIVILEGE peut être conduit à distance aussi bien depuis les centres de conduite à distance de SEAFAR (lieux : Anvers (BE), Charleroi (BE) et Duisburg (DE)) que depuis le CCD de DARI (lieu : Dordrecht (NL)). En cas de conduite à distance à partir du CCD de DARI à Dordrecht, les dispositions pertinentes de l'accord conclu entre SEAFAR et DARI le 27 novembre 2023 doivent être respectées. Les dispositions pertinentes du contrat conclu entre SEAFAR et DARI le 27 novembre 2023 figurent à l'annexe 7.

5. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

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

À cet effet, l'exploitant du convoi poussé ou à défaut, son propriétaire, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation tous les six mois.

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

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

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du convoi poussé ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;
- d) Réparations et modifications du système de conduite à distance du convoi poussé et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- e) Consommation de carburant ;

- f) Incidents et accidents ;
- g) Les conditions du voyage dans lesquelles l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé. Parmi celles-ci, les conditions météorologiques (température, pluie, brouillard, neige, grêle, gel, etc.), le niveau (basses eaux c'est-à-dire avec un niveau d'eau inférieur à l'étiage équivalent, niveau d'eau normal, hautes eaux, c'est-à-dire supérieur à la marque de crue I), la visibilité, le niveau de trafic (faible, normal, élevé), la cargaison (chargé, demi-chargé, lège), navigation de jour ou de nuit. Les trajets de navigation (p.k.) où l'opérateur dans le CCD conduisait le convoi poussé à distance et les trajets de navigation où le conducteur à bord et en service conduisait le convoi poussé seront indiqués ;
- h) Retards de transmission ou dans la décision du CCD dus à la distance entre le CCD et le convoi poussé ;
- i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le convoi poussé sur certains trajets de navigation, le nombre de fois, les situations et les motifs
 1. dans lesquelles le conducteur à bord et en service a repris de façon urgente et imprévue le contrôle du convoi poussé alors qu'il était conduit par le CCD.
 2. dans lesquelles la conduite du convoi poussé a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande urgente et impromptue du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR.
 3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;
- j) Les améliorations potentielles identifiées lors des voyages ;
- k) Le nombre de fois où l'alarme générale s'est déclenchée.

6. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3, les dispositions au point 4 et l'obligation de rendre compte au sens du point 5 sont remplies par le convoi poussé, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

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

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

Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (25) 29 rev. 3 intern.

PROTOCOLE 17
Recommandation pour l'automoteur citerne VOLHARDING 1

Résolution

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

Annexe

Annexe au protocole 17

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

ET

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

**RECOMMANDATION N° 5/2025
du 4 décembre 2025**

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

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

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

VOLHARDING 1

1. Contexte

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

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le bateau susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Le bateau sera principalement conduit à distance depuis le CCD à Dordrecht dans les bureaux de la compagnie de navigation (Scheepvaartbedrijf) DARI SARL (ci-après dénommée DARI), ou depuis le CCD dans les bureaux de la société SEAFAR SA à Anvers. Les CCD de SEAFAR à Duisburg ou à Charleroi, mentionnés dans le plan du projet, serviront de solution de repli. Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser une absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'annexe 6 (les annexes ne sont pas publiées).

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 du RVBR qui renvoie à l'ES-TRIN. En vertu de l'article 2.20, chiffre 3, des dérogations temporaires à l'ES-TRIN peuvent être accordées sous certaines conditions, sur recommandation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Concrètement, une dérogation est demandée aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11, et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN. Cela concerne la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'annexe 6.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du bateau par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige. Les risques déjà inventoriés et les mesures d'atténuation sont repris dans le plan de projet et dans les annexes 3 et 8.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

- 2.1** Conformément à l'article 1.26 du RPNR, l'automoteur citerne VOLHARDING 1, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340286 peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé, par l'autorité compétente, après recommandation de la CCNR, à déroger aux exigences visées aux l'articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR.
- 2.2** Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur citerne VOLHARDING 1, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340286, peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé, par l'autorité compétente, après recommandation de la CCNR, à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR et ainsi aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2025/1.

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. Sur le Rhin, les voyages sont limités aux trajets entre le p.k. 660,00 (Mondorf Veer) et le p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. Lorsque le bateau est conduit à distance, il n'est pas autorisé à transporter des matières dangereuses, telles que mentionnées dans l'ADN.

5. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est conduit à distance par l'opérateur dans le CCD.
6. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.
7. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
8. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.
9. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
 - 0 minutes = début de la période d'inactivité
 - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique
 - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique
 - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale.
10. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bateau.
11. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du bateau de la même manière que sur un bateau non conduit à distance.
12. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant aux annexes 4 et 9.
13. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 % ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
14. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
15. L'opérateur dans le CCD doit avoir la possibilité d'entendre les bruits provenant de la salle des machines et de savoir s'il y a des bruits environnants impactant la conduite du bateau. Cette condition est réputée remplie si un microphone est installé dans la salle des machines et si le conducteur à bord informe immédiatement l'opérateur dans le CCD des bruits environnants (tels que le signal « N'approchez pas »).
16. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand et depuis quel CCD est conduit le bateau à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le bateau à distance et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
17. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

18. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du bateau, dans le plan du projet et les annexes 2, 11, 12, 13, 14 et 15, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.
19. L'organisation générale du CCD et du bateau, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 4 et 9, sera respectée pendant toute la durée du projet.
20. Les mesures d'atténuation figurant en annexe 6 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.
21. Le conducteur et le personnel du CCD sont conscients des conclusions et des mesures d'atténuation telles qu'établies dans les annexes 8 et 11.
22. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans l'annexe 6.
23. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le bateau ou depuis le CCD.
24. La compagnie de navigation DARI et la société SEAFAR fournissent des informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (voir ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. DARI et SEAFAR donnent également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.
25. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

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

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

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

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

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du bateau ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;

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

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4 sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

L'autorité compétente des Pays-Bas peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente des Pays-Bas doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le « certificat de visite » du bateau.

Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (25) 51 rev. 2 intern.

PROTOCOLE 18
Recommandation pour l'automoteur citerne VOLHARDING 3

Résolution

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

Annexe

Annexe au protocole 18

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

ET

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

**RECOMMANDATION N° 6/2025
du 4 décembre 2025**

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

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

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

VOLHARDING 3

1. Contexte

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

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le bateau susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Le bateau sera principalement conduit à distance depuis le CCD à Dordrecht dans les bureaux de la compagnie de navigation (Scheepvaartbedrijf) DARI SARL (ci-après dénommée DARI), ou depuis le CCD dans les bureaux de la société SEAFAR SA à Anvers. Les CCD de SEAFAR à Duisburg ou à Charleroi, mentionnés dans le plan du projet, serviront de solution de repli. Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser une absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'annexe 6 (les annexes ne sont pas publiées).

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 du RVBR qui renvoie à l'ES-TRIN. En vertu de l'article 2.20, chiffre 3, des dérogations temporaires à l'ES-TRIN peuvent être accordées sous certaines conditions, sur recommandation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Concrètement, une dérogation est demandée aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11, et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN. Cela concerne la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'annexe 6.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du bateau par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige. Les risques déjà inventoriés et les mesures d'atténuation sont repris dans le plan de projet et dans les annexes 3 et 8.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

- 2.1** Conformément à l'article 1.26 du RPNR, l'automoteur citerne VOLHARDING 3, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340473 peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé, par l'autorité compétente, après recommandation de la CCNR, à déroger aux exigences visées aux l'articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR.
- 2.2** Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur citerne à moteur VOLHARDING 3, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340473, peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé, par l'autorité compétente, après recommandation de la CCNR, à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR et ainsi aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2025/1.

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. Sur le Rhin, les voyages sont limités aux trajets entre le p.k. 660,00 (Mondorf Veer) et le p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. Lorsque le bateau est conduit à distance, il n'est pas autorisé à transporter des matières dangereuses, telles que mentionnées dans l'ADN.

5. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est commandé à distance par l'opérateur dans le CCD.
6. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.
7. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
8. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.
9. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
 - 0 minutes = début de la période d'inactivité
 - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique
 - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique
 - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale.
10. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bateau.
11. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du bateau de la même manière que sur un bateau non conduit à distance.
12. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant aux annexes 4 et 9.
13. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 % ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
14. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
15. L'opérateur dans le CCD doit avoir la possibilité d'entendre les bruits provenant de la salle des machines et de savoir s'il y a des bruits environnants impactant la conduite du bateau. Cette condition est réputée remplie si un microphone est installé dans la salle des machines et si le conducteur à bord informe immédiatement l'opérateur dans le CCD des bruits environnants (tels que le signal « N'approchez pas »).
16. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand et depuis quel CCD est conduit le bateau à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le bateau à distance et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
17. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

18. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du bateau, dans le plan du projet et les annexes 2, 11, 12, 13, 14 et 15, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.
19. L'organisation générale du CCD et du bateau, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 4 et 9, sera respectée pendant toute la durée du projet.
20. Les mesures d'atténuation figurant en annexe 6 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.
21. Le conducteur et le personnel du CCD sont conscients des conclusions et des mesures d'atténuation telles qu'établies dans les annexes 8 et 11.
22. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans l'annexe 6.
23. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le bateau ou depuis le CCD.
24. La compagnie de navigation DARI et la société SEAFAR fournissent des informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (voir ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. DARI et SEAFAR donnent également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.
25. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

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

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

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

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

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du bateau ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;

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

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4 sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

L'autorité compétente des Pays-Bas peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente des Pays-Bas doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le « certificat de visite » du bateau.

Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (25) 52 rev. 2 intern.

PROTOCOLE 19
Recommandation pour l'automoteur citerne VOLHARDING 17

Résolution

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

Annexe

Annexe au protocole 19

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

ET

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

**RECOMMANDATION N° 7/2025
du 4 décembre 2025**

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

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

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

VOLHARDING 17

1. Contexte

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

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le bateau susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Le bateau sera principalement conduit à distance depuis le CCD à Dordrecht dans les bureaux de la compagnie de navigation (Scheepvaartbedrijf) DARI SARL (ci-après dénommée DARI), ou depuis le CCD dans les bureaux de SEAFAR SA à Anvers. Les CCD de SEAFAR à Duisburg ou à Charleroi, mentionnés dans le plan du projet, serviront de solution de repli. Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser une absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'annexe 6 (les annexes ne sont pas publiées).

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 du RVBR qui renvoie à l'ES-TRIN. En vertu de l'article 2.20, chiffre 3, des dérogations temporaires à l'ES-TRIN peuvent être accordées sous certaines conditions, sur recommandation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Concrètement, une dérogation est demandée aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11, et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN. Cela concerne la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre des présentes recommandations et sont détaillés à l'annexe 6.

Dans l'ensemble, les capteurs supplémentaires, les informations à disposition de l'opérateur dans le CCD et le personnel se trouvant dans le CCD et supplémentaire à l'équipage minimum doivent permettre de garantir un niveau de sécurité équivalent à la navigation conventionnelle. En revanche, des risques pour la sécurité peuvent survenir si l'opérateur dans le CCD ne peut évaluer que partiellement la situation, en cas de défaillance d'éléments de la conduite à distance et en cas de reprise trop tardive de la conduite du bateau par le conducteur à bord et en service, lorsque la situation l'exige. Les risques déjà inventoriés et les mesures d'atténuation sont repris dans le plan de projet et dans les annexes 3 et 8.

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

- 2.1** Conformément à l'article 1.26 du RPNR, l'automoteur citerne VOLHARDING 17, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340619 peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé, par l'autorité compétente, après recommandation de la CCNR, à déroger aux exigences visées aux articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09, chiffre 1, du RPNR.
- 2.2** Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur citerne VOLHARDING 17, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340619, peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé, par l'autorité compétente, après recommandation de la CCNR, à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR et ainsi aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2025/1.

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. Sur le Rhin, les voyages sont limités aux trajets entre le p.k. 660,00 (Mondorf Veer) et le p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. Lorsque le bateau est conduit à distance, il n'est pas autorisé à transporter des matières dangereuses, telles que mentionnées dans l'ADN.

5. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est conduit à distance par l'opérateur dans le CCD.
6. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.
7. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
8. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.
9. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
 - 0 minutes = début de la période d'inactivité
 - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique
 - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique
 - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale.
10. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bateau.
11. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du bateau de la même manière que sur un bateau non conduit à distance.
12. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant aux annexes 4 et 9.
13. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 % ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
14. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
15. L'opérateur dans le CCD doit avoir la possibilité d'entendre les bruits provenant de la salle des machines et de savoir s'il y a des bruits environnants impactant la conduite du bateau. Cette condition est réputée remplie si un microphone est installé dans la salle des machines et si le conducteur à bord informe immédiatement l'opérateur dans le CCD des bruits environnants (tels que le signal « N'approchez pas »).
16. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand et depuis quel CCD est conduit le bateau à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le bateau à distance et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
17. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

18. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du bateau, dans le plan du projet et les annexes 2, 11, 12, 13, 14 et 15, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.
19. L'organisation générale du CCD et du bateau, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 4 et 9, sera respectée pendant toute la durée du projet.
20. Les mesures d'atténuation figurant en annexe 6 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.
21. Le conducteur et le personnel du CCD sont conscients des conclusions et des mesures d'atténuation telles qu'établies dans les annexes 8 et 11.
22. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans l'annexe 6.
23. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le bateau ou depuis le CCD.
24. La compagnie de navigation DARI et la société SEAFAIR fournissent des informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (voir ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. DARI et SEAFAIR donnent également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.
25. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

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

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

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

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

- a) Toute irrégularité constatée qui affecte ou est susceptible d'affecter la sécurité du bateau ou la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- b) Panne du système de conduite à distance du bateau et tous les accessoires qui la rendent possible ;
- c) Fuites ;

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

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4 sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

L'autorité compétente des Pays-Bas peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

L'autorité compétente des Pays-Bas doit inscrire les dérogations et conditions mentionnées ci-dessus dans le « certificat de visite » du bateau.

Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (25) 53 rev. 2 intern.

PROTOCOLE 20
Recommandation pour l'automoteur ordinaire BLUE MARLIN

Résolution

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

Annexe

Annexe au protocole 20

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

ET

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

**RECOMMANDATION N° 8/2025
du 4 décembre 2025**

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

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

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

BLUE MARLIN

1. Contexte

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

Les dérogations au RPNR concernent principalement la vue dégagée et la tenue de la barre quand le bateau susmentionné est temporairement conduit à distance. Certes, dans la phase 2 du projet, il y a encore un équipage complet en service et à bord du bateau, mais à certains moments, la conduite du bateau est assurée par l'opérateur qui se trouve dans le centre de conduite à distance (CCD). Pendant ces moments, l'opérateur dans le CCD détermine la route et la vitesse du bateau. De même, la conduite à partir du CCD nécessite des moyens auxiliaires pour compenser une absence de vue dégagée de l'opérateur dans le CCD. Les articles du RPNR auquel le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés dans l'annexe 6 (les annexes ne sont pas publiées).

Les dérogations au RVBR portent sur l'article 1.03 qui renvoie à l'ES-TRIN. Les dérogations à l'ES-TRIN concernent la position de capteurs par rapport à la cloison d'abordage et à la cloison de coqueron arrière, l'installation de gouverne, la timonerie, la vue dégagée, les exigences particulières relatives aux machines de propulsion et aux installations de gouverne, les feux de navigation, signaux lumineux et des signaux sonores, les appareils de navigation et d'information, les installations de radiotéléphonie pour bateaux dont le poste de gouverne est aménagé pour la conduite au radar par une seule personne, les liaisons phoniques à bord, l'installation d'alarme, les installations pour la manœuvre des ancres de poupe, les standards S1 et S2. Les articles de l'ES-TRIN auxquels le projet déroge sont mentionnés dans le titre de la présente recommandation et sont détaillés à l'annexe 6.

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

2. Dérogations au RPNR et au RVBR

- 2.1** Conformément à l'article 1.26 du RPNR l'automoteur ordinaire BLUE MARLIN, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340620 (annexe 1.1) peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé à déroger aux exigences visées aux articles 1.07, chiffres 2 et 3 et 1.09 chiffre 1 du RPNR.
- 2.2** Conformément à l'article 2.20, chiffre 3, du RVBR, l'automoteur ordinaire BLUE MARLIN, numéro européen unique d'identification des bateaux 02340620 (annexe 1.1), peut, jusqu'au 03/12/2028, être autorisé à déroger aux exigences de l'article 1.03 du RVBR c'est-à-dire aux articles 3.03, chiffre 2, 6.02, chiffres 1 et 2, 6.09, chiffres 1 et 5, 7.01, chiffres 1 et 3, 7.02, chiffres 1 à 3, 7.03, chiffres 4 à 7, 7.04, chiffres 2, 5, 6, 8 et 9, 7.05, chiffres 3 et 4, 7.06, chiffre 1, 7.07, chiffre 1, 7.08, 7.09, chiffre 2, 7.11, 31.02, chiffre 11 et 31.03, chiffres 1 à 3 de l'ES-TRIN 2025/1 (ci-après appelé « ES-TRIN »).
- 2.3** L'autorisation à déroger au RPNR et au RVBR n'est pas valable si l'automoteur ordinaire BLUE MARLIN fait partie d'un convoi.

3. Conditions

Ces dérogations sont autorisées, à condition que :

1. La navigation est limitée aux trajets sur le Rhin entre les p.k. 813,20 (Wesel) et les p.k. 952,50 (Gorinchem).
2. Le bateau est assuré en responsabilité civile, qu'il soit conduit à partir du CCD ou de la timonerie à bord.
3. Le bateau navigue avec un équipage minimum à bord conformément au régime d'exploitation applicable.
4. La responsabilité qui incombe au conducteur en vertu des règlements de la navigation rhénane reste entière, même lorsque le bateau est conduit à distance par l'opérateur dans le CCD.
5. Le conducteur à bord et en service doit être en mesure de reprendre le contrôle du bateau à tout moment et sans délai.
6. Le conducteur à bord et en service est responsable en dernier ressort de la conduite du bateau.
7. Le conducteur à bord et en service a autorité sur l'opérateur dans le CCD pour les questions relatives à la conduite du bateau.

8. Un dispositif (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) est installé à bord du bateau pour s'assurer d'une présence continue d'un membre de l'équipage dans la timonerie lorsque le bateau est conduit à distance. Les intervalles de temps suivants doivent être respectés pour le déclenchement de l'alarme du système BNWAS :
 - 0 minutes = début de la période d'inactivité,
 - 3 minutes = déclenchement d'une alarme optique,
 - 4 minutes = déclenchement d'une alarme acoustique,
 - 5 minutes = déclenchement de l'alarme générale.
9. L'opérateur dans le CCD doit avoir l'aptitude requise pour conduire à distance le bateau. Par ailleurs, il doit être titulaire d'un certificat de qualification de conducteur valable en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour la conduite du bateau.
10. La navigation au radar au sens de l'article 1.01 lettre q) du RPNR n'est autorisée à partir du CCD que si l'opérateur du CCD a accès à toutes les fonctionnalités du radar et qu'il peut utiliser à distance le radar du bateau de la même manière que sur un bateau non conduit à distance.
11. L'opérateur dans le CCD ainsi que l'ensemble de l'équipage présent à bord du bateau sont formés conformément au concept figurant aux annexes 2 et 7.
12. Les facultés de l'opérateur dans le CCD ne doivent pas être altérées par une fatigue excessive, par les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues, ni pour un autre motif. Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 % ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit à l'opérateur dans le CCD d'assurer ses fonctions.
13. L'opérateur dans le CCD applique le régime linguistique défini à l'article 4.05 du RPNR pour la communication avec les autorités et les autres bateaux naviguant sur le Rhin.
14. L'autorité compétente doit être en mesure de savoir à tout moment quand et depuis quel CCD est conduit le bateau à distance. De plus, les informations (quel CCD conduit le bateau à distance et quand) doivent être disponibles à bord sous une forme appropriée et doivent être présentées à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.
15. Le conducteur doit être capable de suivre toutes les communications échangées par radio VHF entre l'opérateur du CCD, les autres bateaux et les centrales de secteur.
16. Tout ce qui est mentionné dans la demande concernant l'équipement du CCD et du bateau, dans le plan du projet et les annexes 0 et 3, sera pris en compte pendant toute la durée du projet.
17. L'organisation générale du CCD et du bateau, telle que décrite dans le plan du projet et les annexes 0, 2, 7, 10 et 11, sera respectée pendant toute la durée du projet.
18. Les mesures d'atténuation figurant en annexes 3 et 6 seront respectées pendant toute la durée du projet et portées à la connaissance du conducteur et du personnel du CCD.
19. Le conducteur et le personnel du CCD sont conscients des conclusions et des mesures d'atténuation telles qu'établies dans les annexes 9, 10 et 11.
20. Les installations qui sont utilisées dans le CCD offrent à l'opérateur dans le CCD des conditions de visibilité équivalentes à celles exigées à l'article 7.02 de l'ES-TRIN 2025/1, et exposées dans les annexes 0 et 4.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = système d'alarme de quart à la passerelle de navigation

21. Les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique ou des tiers désignés par elles doivent avoir la possibilité de participer aux voyages sur le bateau ou depuis le CCD.
22. La société HGK Ship Management Lux SARL fournit les informations supplémentaires à celles prévues par l'obligation de rendre compte (cf. 4. ci-dessous) lorsque les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique le demandent. La société SEAFAR donne également accès au CCD et aux applications informatiques permettant de recueillir les données des voyages à ces autorités et/ou à des tiers désignés à cette fin par elles.
23. L'autorité compétente doit être informée sans délai de toute modification organisationnelle ou technique du projet pilote, et si possible, préalablement à sa mise en œuvre. L'autorité compétente doit informer les autres autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique.

4. Obligation de rendre compte

L'objectif de la phase 2 est

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

A cet effet, l'exploitant du bateau ou à défaut le propriétaire du bateau, doit adresser à l'autorité compétente et à la Commission de visite un rapport d'évaluation tous les 6 mois.

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

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

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

- i) Pendant que l'opérateur dans le CCD a conduit le bateau sur certains trajets de navigation, le nombre de fois, les situations et les motifs
 - 1. dans lesquelles le conducteur à bord et en service a repris de façon urgente et imprévue le contrôle du bateau alors qu'il était conduit par le CCD,
 - 2. dans lesquelles la conduite du bateau a été prise en charge par le conducteur à bord et en service à la demande urgente et impromptue du CCD à l'issue du protocole prévu par SEAFAR,
 - 3. où le CCD a été déconnecté automatiquement ;
- j) Les améliorations potentielles identifiées lors des voyages ;
- k) Le nombre de fois où l'alarme générale s'est déclenchée.

5. Mise en œuvre de la recommandation

En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, cette recommandation n'est valable que si toutes les conditions énoncées au point 3 et l'obligation de rendre compte au sens du point 4. sont remplies par le bateau, son exploitant, son propriétaire et la société SEAFAR. Si les conditions de la recommandation ne sont pas remplies, la recommandation peut être suspendue ou, éventuellement, retirée par la CCNR.

L'autorité compétente de l'Allemagne peut prévoir des exigences supplémentaires dans son autorisation.

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

Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RN (25) 27 rev. 3 intern.

IX. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

PROTOCOLE 21

Installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim au p.k. 271,900

La Commission Centrale prend acte de l'adoption suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée de l'adoption de l'installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim au p.k. 271,900.

Cette résolution est datée du 17 octobre 2025 date de la dernière acceptation.

Annexe

Annexe au protocole 21 : Résolution du 17 octobre 2025

Installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim au p.k. 271,900

Résolution

La Commission Centrale

vu les 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 de l'installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim au p.k. 271,900.

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

Annexe

Annexe au protocole 21

Liste de contrôle pour l'installation d'un duc d'Albe pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits en amont de l'écluse de Gerstheim au p.k. 271,900

1. Type d'ouvrage :

Duc d'Albe tubulaire métallique équipé de trois bollards, pour l'amarrage de bateaux moyens et grands gabarits.

2. Localité / Ville la plus proche :

Gerstheim

3. P.k. du Rhin :

271,900

4. Type de travaux :

Vibrofonçage et battage d'un tube métallique formant le duc d'Albe, soudure, peinture.

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables :

120 mètres

6. Largeur du chenal navigable :

88 mètres

7. Principales dimensions et caractéristiques des aires de stationnement :

Le garage amont de l'écluse de Gerstheim est déjà équipé de quatre ducs d'Albe sur sa rive gauche (le long du musoir de séparation avec le canal de forces motrices). La file formée par ces ducs d'Albe est implantée à une distance d'au moins 12 mètres de la rive, de manière à assurer un tirant d'eau de 3 mètres minimum.

L'objet de cette campagne de travaux est de mettre en place un duc d'Albe complémentaire dans l'alignement de ceux déjà posés (cf. figure 1). L'ajout de ce nouvel élément permettra d'augmenter la capacité d'amarrage des moyens et grands gabarits dans le garage amont.

Le nouveau duc d'Albe sera constitué d'un fût : tube en acier de D1066 mm * ép. 19,8 mm. Le fût aura une hauteur hors d'eau de 4 mètres et sera équipé de trois bollards d'amarrage. Une peinture blanche sera appliquée sur la partie supérieure du tube (2,5 mètres) afin de le rendre plus visible.

Ces travaux sont destinés à sécuriser le stationnement de bateaux de moyens et grands gabarits, par exemple lors de l'interruption de la navigation durant une période de hautes eaux.

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

Le nouveau duc d'Albe complète un aménagement composé actuellement de quatre ducs d'Albe. L'implantation de ce nouvel élément est prévue dans l'alignement de ceux déjà en place.

Ce point d'amarrage complémentaire permettra aux plus grands gabarits fluviaux de stationner au niveau du garage amont de l'écluse. La largeur du chenal navigable ne sera pas impactée une fois ce nouveau duc d'Albe mis en place (cf. figure 2).

Lors d'une phase ponctuelle de reprise de la navigation et malgré l'empiètement réduit au droit des ducs d'Albe référencés GE1 et GE3, l'installation est de nature à offrir davantage de sécurité aux navigateurs, avec la possibilité pour les bateaux en attente de se positionner le plus proche possible de la rive, dans un emplacement sécurisé et prévu à cet effet. Enfin, la zone en question est située à proximité immédiate de l'écluse de Gerstheim, à un endroit où la vitesse de navigation est ralentie et ne correspond pas aux conditions courantes de navigation sur le Rhin.

B. Informations relatives au déroulement des travaux

9. Description du déroulement des travaux :

Les travaux de battage seront réalisés à l'aide d'une barge équipée d'un pousseur et d'une grue.

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

10. Période de réalisation :

Le démarrage des travaux est souhaité à partir de fin septembre, pour une durée prévisionnelle de 2 mois.

Les travaux seront réalisés hors période de chômage de sas de l'écluse, afin de ne pas impacter les navigateurs.

11. Restriction de la navigation et durée de la restriction :

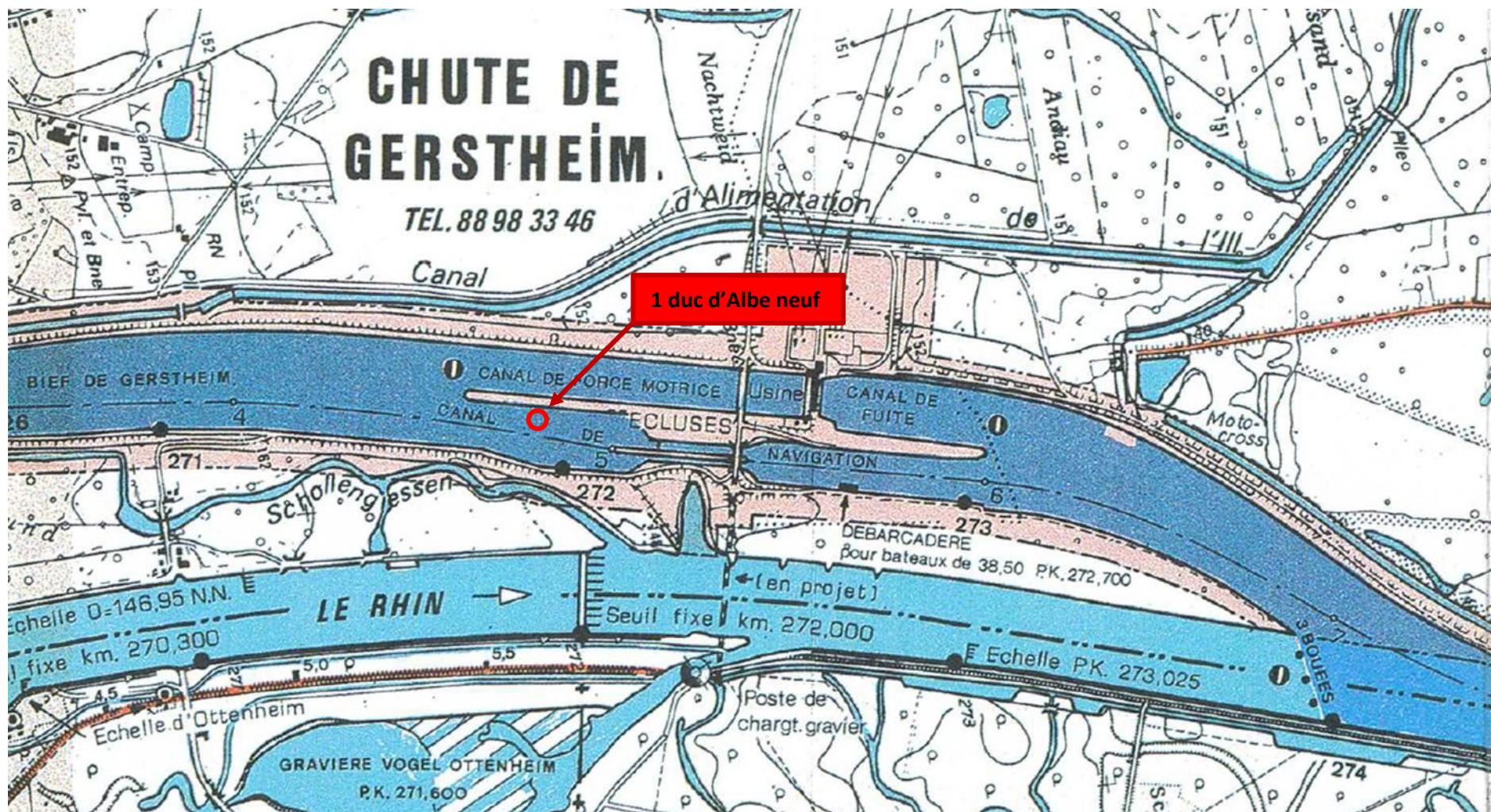
Chantier sans restriction de navigation, hormis une réduction de vitesse pour éviter les remous au niveau du poste de travail.

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

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

Pas d'interruption de la navigation.

C. Plans



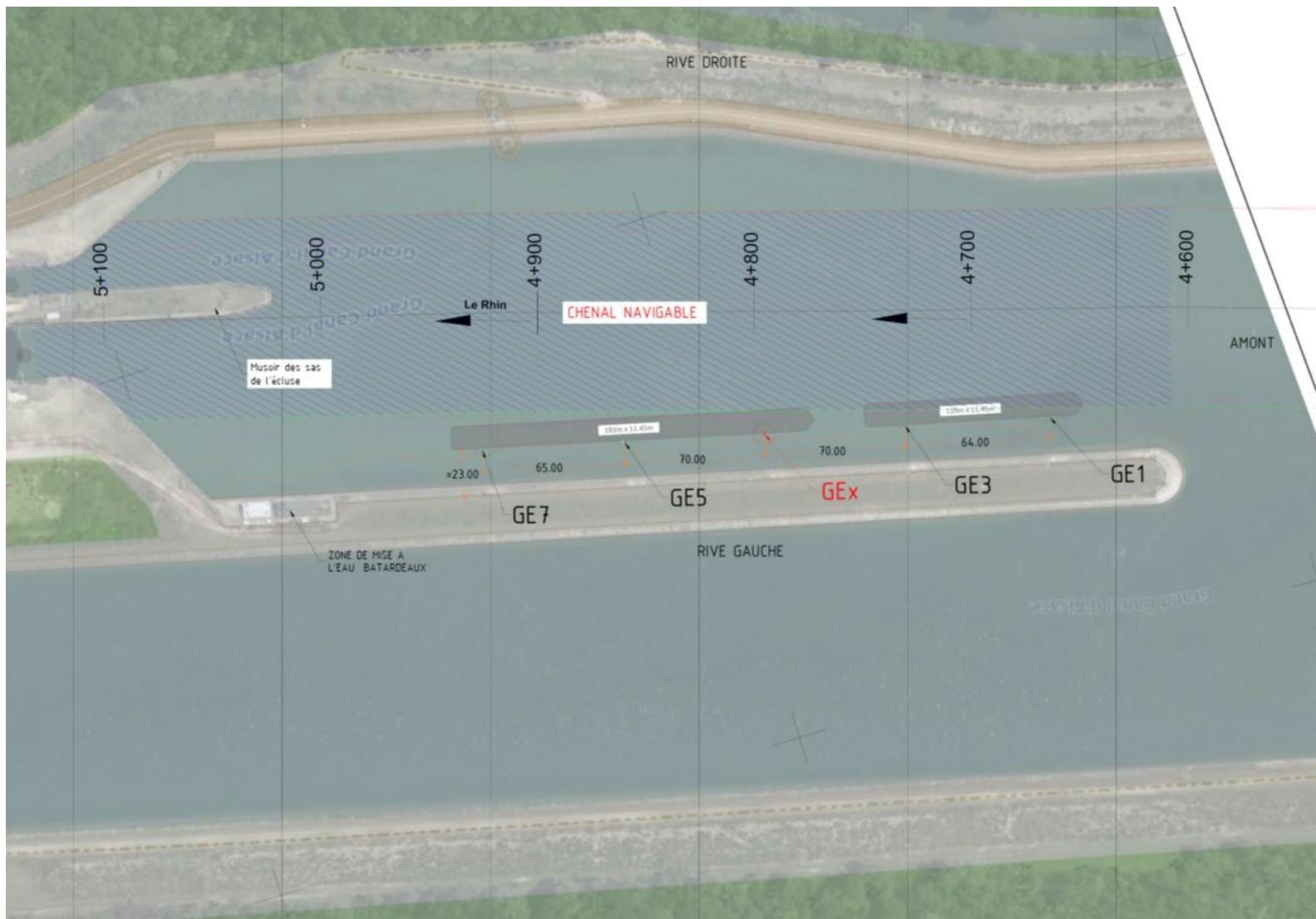


Figure 2 : Vue en plan de l'implantation du nouveau duc d'Albe - Garage amont de l'écluse de Gerstheim

PROTOCOLE 22
Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur
en vue de la réalisation de travaux de maintenance

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

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

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

invite les délégations allemande et française

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

Annexe

Annexe au protocole 22

**Tableau des fermetures 2026 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace
État au 19.09.2025**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	16 mars 2026	31 juillet 2026	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	2 février 2026	13 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	2 février 2026	6 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	18 mai 2026	3 juillet 2026	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	2 février 2026	6 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	23 mars 2026	8 mai 2026	Restriction
EDF	Vogelgrun petit sas	2 février 2026	6 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrun grand sas	16 mars 2026	24 juillet 2026	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	2 février 2026	6 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	16 mars 2026	31 juillet 2026	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	2 février 2026	6 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	23 mars 2026	19 juin 2026	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	2 février 2026	6 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	16 mars 2026	5 juin 2026	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	2 février 2026	6 février 2026	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	27 avril 2026	12 juin 2026	Restriction
VNF	Gambsheim sas ouest	-	-	-
VNF	Gambsheim sas est	1er janvier 2026	30 juin 2026	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	13 mars 2026	8 mai 2026	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	14 septembre 2026	9 octobre 2026	Risque de perturbation

Nota :

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

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

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

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

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

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

Restriction (de Ottmarsheim à Strasbourg) : Le grand sas est fermé. Seul le petit sas est disponible pour les bâtiments d'une largeur allant jusqu'à 11,45 m.

Risque de perturbation (Kembs, Gambsheim ou Iffezheim) : L'un des deux sas est fermé. Il peut y avoir des entraves et des retards dans le processus opérationnel.

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

PROTOCOLE 23

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

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

Annexes

Annexes au protocole 23

1. Règlement de police pour la navigation du Rhin (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
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
2023-I-9 ¹	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			23.10.2024	1.1.2025
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	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
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	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
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	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2024-I-10	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du RPNR (Article 4.07)	R	1.12.2024	19.7.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2024-I-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)	M	1.12.2026			1.12.2026	
2024-I-12	Amendement définitif du RPNR - Obligation d'annonce (Article 12.01, chiffres 1, 2 et 9)	M	1.12.2026	12.8.2025		1.12.2026	
2024-II-10	Amendement définitif du RPNR visant à modifier l'annexe 13 concernant la présence à bord des certificats et autres documents exigés par le Règlement annexé à l'ADN	M	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		

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

¹ Les dispositions de la résolution 2023-I-9 ont été publiées au journal officiel belge le 3 octobre 2024.

Protocole	Objet	*) Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
			D	F	NL	CH
2024-II-11	Amendements définitifs du RPNR relatifs aux dispositions particulières à certains secteurs (article 9.01, chiffres 2 et 3, et 10.01, chiffre 4)	M 1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-12	Amendements définitifs du RPNR portant harmonisation du terme « certificat de visite » dans le RPNR	M 1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-13	Amendement définitif du RPNR et renvoi à l'édition 2025/1 du Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS 2025/1) (Article 1.01)	M 1.1.2026	12.8.2025			
2024-II-14	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 2025/1)	M 1.1.2026	12.8.2025			
2025-I-7	Amendements définitifs du RPNR portant modification de l'article 14.09 du RPNR – Modification concernant les aires de stationnement dans le secteur de la rade de Wesseling	M 1.6.2026				
2025-I-8	Amendment du RPNR relatif à l'utilisation de sources d'énergie alternatives en navigation intérieure - méthanol et accumulateurs par des amendements définitifs (Sommaire, articles 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, annexes 3, 7 et 13) (Annexe)	M 1.6.2026				

2. Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) :

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions de caractère temporaire

Acte de remise en vigueur de prescriptions de caractère temporaire

État des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les États 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	1.2.2024	1.1.2025
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	1.1.2024	1.1.2025
2024-II-14	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 2025/1)	M	1.1.2026					

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

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

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions de caractère temporaire

Acte de remise en vigueur de prescriptions de caractère temporaire

État des lieux des actes de mise en vigueur et des actes de remise en vigueur restant à réaliser par les États 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 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 patentés 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	**)

¹ Compte tenu de la modification du titre du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin dans la version allemande dudit règlement du 8 novembre 2022 (Résolution 2022-II-9), le titre "Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschifffahrt" 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-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	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-3	Amendement à l'article 6.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-4	Amendement à l'article 20.01 du RPN	M	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
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		13.8.2024	7.8.2024	1.1.2025
2024-I-7	Patentes de batelier et équipages - Amendements du RPN (Articles 16.02, 16.03, 16.04 et 16.10)	M	1.1.2025	23.12.2025		31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Amendement du 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)	M	1.1.2025	12.8.2025			1.1.2025	1.1.2025
2024-I-9	Amendement du RPN (Annexe 1) - Certificat médical relatif au contrôle de l'aptitude médicale en navigation intérieure (Modèle)	M	1.1.2025	23.12.2024		31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025
2024-II-9	Amendement du RPN - Modification de l'article 11.01, chiffre 2 (obligation de patente) et de l'annexe 5 (Particularités de la navigation sur les tronçons du Rhin recensés comme tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques)	M	1.7.2025	12.8.2025		26.6.2025		
2024-II-14	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 2025/1)	M	1.1.2026	12.8.2025				
2025-I-5	Patentes de batelier et équipages Amendement au RPN : Amendement à l'article 12.05 (patente de sport) et à l'annexe 2 (programme d'examen pour l'obtention d'une patente de sport et d'une patente de l'administration)	M	1.1.2026					
2025-I-6	Amendement au RPN : Complément à l'article 5.01 (livret de service)	M	1.1.2026					

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° 2/2025
du 26 juin 2025**

Article 19.07, chiffre 1, de l'ES-TRIN 2023/1

Deuxième système de propulsion indépendant

HELENA

Conformément à l'article 2.20, chiffre 1, du RVBR, le voilier à passagers HELENA, numéro européen unique d'identification des bateaux 02324076, peut être autorisé à déroger aux exigences de l'article 19.07, chiffre 1, de l'ES-TRIN 2023/1.

Cette dérogation est autorisée, sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :

1. Le bateau dispose de voiles, considérées comme le système de propulsion principal par analogie avec l'article 20.04 de l'ES-TRIN 2023/1, et d'un moteur de propulsion afin de garantir un niveau de sécurité équivalent.
2. L'exploitant du bâtiment, ou à défaut le propriétaire, du bâtiment, doit adresser à la Commission de visite un rapport à chaque irrégularité affectant la sécurité du bâtiment.

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

Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (25) 40 intern.

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

1. Liste des médecins reconnus pouvant délivrer un certificat d'aptitude médicale

BE	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page Internet de la Région flamande . Les informations concernant les médecins reconnus en Région wallonne se trouvent sur la page internet de la Région wallonne .			
CH	1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln			
	Tél. : +41 (0) 61 821 82 60			
DE	2. Ambulatorium Wiesendamm Wiesendamm 22 4057 Basel			
	Tél. : +41 (0) 61 631 25 25			
FR	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page suivante : https://www.elvis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befähigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html			
	1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg			
NL	Tél. : +33 (0)3 88 32 46 29			
	2. Docteur Philippe Guerault 14, place Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne			
NL	Tél. : +33 (0)3 80 29 07 14			
	Une liste des médecins reconnus est disponible sur la page suivante : https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen			
Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag				
Tél. : +31 (0)88 489 00 00				

(...)

9. Instituts compétents pour l'organisation de l'examen pour l'autorisation spécifique pour la navigation au radar

Etat – n°	Nom et contact de l'institut	Examen pratique sur simulateur agréé (oui/non)	Examen pratique à bord d'un bâtiment (oui/non)
DE-1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Am Propsthof 51 53121 Bonn Mail : gdws@wsv.bund.de Tél. : +49 (0)228 7090-0	Oui	Non
BE-1	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 : cefa.huy.secretariat@provincedeliege.be	Non	Oui
BE-2	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin - Antwerpen	?	Oui
BE-3	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin - Antwerpen	?	Oui
FR-1	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montelimar Tél : +33 (0)4 75 00 76 76 Mail : ce.0260113g@ac-grenoble.fr	Non	Oui
FR-2	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tél : +33 (0)3 88 18 55 18 Mail : ce.0670089h@ac-strasbourg.fr .	Non	Oui
FR-3	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tél : +33 (0)1 61 39 01 18 Mail : cfani@free.fr	Non	Oui
FR-4	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tél : +33 (0)1 42 60 36 13 Mail : contact@institutfluvia.fr	Non	Oui

Etat – n°	Nom et contact de l'institut	Examen pratique sur simulateur agrémenté (oui/non)	Examen pratique à bord d'un bâtiment (oui/non)
FR-5	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de- Laffemas 26901 Valence Cedex 9 Tél : +33 (0)4 75 82 37 90 Mail : contact.gad@greta-0726.fr	Non	Oui
NL-1	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk	Oui	Non

(...)

13. Formations approuvées pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre If. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
BE-01	Batelier/batelière ¹	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 : cefa@huy.be
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 : pshuy.info@provincedeliege.be
DE-01	Basislehrgang für die Fahrgastschifffahrt	Une liste des formations approuvées est publiée sur le site elwis : https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befähigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html
FR-01 ²	Expert en navigation à passagers	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tél. : +33 (0)1 42 60 36 13 Mail : contact@institutfluvia.fr

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

² Valable jusqu'au 28 avril 2028.

N° d'ordre If. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
FR-02 ¹	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 : formation@promofluvia.fr / gilles.durel@promofluvia.fr
FR-03 ²	Expert en navigation à passagers	ACFI – Action Formation Incendie 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau Tél. : +33 (0)2 40 80 06 25 / +33 (0)6 31 51 82 91 Mail : acfi@ensi-incendie.fr
FR-04 ³	Expert en navigation à passagers	SARL SURLESFLOTS.COM Enseigne FLOTS-FORMATION 9, rue André-Ampère 33240 Lugon-et-l'Ile-du-Carney Tél. : +33 (0) 6 77 91 52 45 Mail : fLOTS-formations@orange.fr
NL-01 ⁴	Expert en navigation à passagers	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tél. : +31(0)10 234 43 02 Mail : info@okmaritime.nl / www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl
NL-02 ⁵	Expert en navigation à passagers	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03 ⁶	Expert en navigation à passagers	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

(...)

¹ Valable jusqu'au 20 juillet 2028.

² Valable jusqu'au 24 juillet 2028.

³ Valable jusqu'au 30 avril 2030.

⁴ Valable du 15 janvier 2023 au 15 janvier 2028.

⁵ Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029.

⁶ Valable du 8 avril 2024 au 8 avril 2029.

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 : https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befähigungsnachweise/Sachkundige/Atemschutzgerätetragende/Atemschutzgerätetragende-node.html		
NL-01 ¹	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tél. : +31 (0)10 234 43 02 Mail : info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02 ²	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tél. : +31 (0)52 769 95 35 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03 ³	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tél. : +31(0)1 683 369 90 Mail : examen@nikta.nl	
NL-04 ⁴	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tél. : +31 (0)4 133 321 53 Mail : info@nautiektrainingen.nl	
NL-05 ⁵	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		Voir annexe 7 au RPN
FR-01 ⁶	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tél. : +33 (0)6 72 88 58 66 Mail : frederic.rose@live.fr	
FR-02 ⁷	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau	Tél. : +33 (0)2 40 80 06 25 Mail : acfi@ensi-incendie.fr	
FR-03 ⁸	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tél. : +33 (0)6 03 52 42 99 Mail : fabrice.toulza@apave.com	
FR-04 ⁹	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerdt	Tél. : +33 (0)6 37 15 37 75 Mail : direction@csi-formation.com	
FR-05 ¹⁰	BELLE MANŒUVRE 11, Place Augustin Normand 14600 Honfleur	Tél. : +33 (0)7 64 83 13 80 Mail : sarlbellemanoeuvre@gmail.com	

¹ Valable du 15 janvier 2023 jusqu'au 15 janvier 2028.

² Valable du 14 décembre 2022 au 14 décembre 2027.

³ Valable du 2 novembre 2023 au 2 novembre 2028.

⁴ Valable du 20 mars 2024 au 20 mars 2029.

⁵ Valable du 16 octobre 2024 au 16 octobre 2029.

⁶ Valable jusqu'au 27 janvier 2028.

⁷ Valable jusqu'au 11 octobre 2028.

⁸ Valable du 30 avril 2024 au 30 avril 2029.

⁹ Valable jusqu'au 9 juin 2029.

¹⁰ Valable jusqu'au 30 juin 2029.

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
FR-06 ¹	Lycée général, technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar	Tél. : +33 (0)4 75 00 76 76 Mail : ce.0260113g@ac-grenoble.fr	
FR-07 ²	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de-Laffemas 26901 Valence Cedex 9	Tél. : +33 (0)4 75 82 37 90 Mail : contact.gad@greta-0726.fr	

(...)

18. Liste des patentees reconnues équivalentes par l'autorité compétente au sens de l'article 11.01, chiffre 2 du RPN

BE	-
CH	Procédure de reconnaissance en cours dans le cadre de la révision de l'Ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses
DE	Les patentees reconnues équivalentes au sens de l'article 11.01, chiffre 2 sont listées à l'article 6, paragraphe 6 du règlement allemand pour le personnel navigant sur le Rhin (Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung – RheinSchPersEV).
FR	Procédure de reconnaissance en cours.
NL	Les patentees reconnues équivalentes au sens de l'article 11.01, chiffre 2 sont listées à l'article 1.10 du règlement néerlandais de la navigation intérieure (binnenvaartregeling) : https://wetten.overheid.nl/BWBR0025958/2025-01-01/#Hoofdstuk1_Paraagraaf4_Artikel1.10 .

¹ Valable jusqu'au 20 juillet 2028.

² Valable jusqu'au 30 décembre 2030.

XI. Budget et administration

**PROTOCOLE 24
Modification du Règlement du personnel**

Résolution

La Commission Centrale,
sur proposition de son Comité du Budget,
adopte la modification de l'appendice 2 au Règlement du personnel, annexée à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1^{er} janvier 2026.

Annexe

Annexe au protocole 24

Appendice 2 au Règlement du personnel

Barème de rémunération

Catégorie A (Article 10)

Echelon	A7	Valeur de l'échelon	A6	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon	A5	Valeur de l'échelon	A4	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon						15 767	497	13 122	385	
10e échelon						15 271	497	12 736	385	2 ans
9e échelon						14 774	497	12 351	385	2 ans
8e échelon			16 687	548	2 ans	14 278	497	11 966	385	2 ans
7e échelon			16 140	548	2 ans	13 781	497	11 581	385	2 ans
6e échelon	17 855	736	15 592	548	2 ans	13 284	497	11 196	385	1 an
5e échelon	17 118	736	15 045	548	2 ans	12 788	497	10 811	256	1 an
4e échelon	16 382	736	14 497	367	1 an	12 291	319	10 555	256	1 an
3e échelon	15 645	491	14 130	367	1 an	11 971	319	10 299	256	1 an
2e échelon	15 154	491	13 763	367	1 an	11 652	319	10 043	256	1 an
1er échelon	14 663		13 396		1 an	11 333		9 788		1 an

Catégorie A (Article 12)

Echelon	A4	Valeur de l'échelon	A3	Valeur de l'échelon	A2	Valeur de l'échelon	A1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon	11 259	326	9 912	306	7 920	236	5 923	138	
10e échelon	10 934	326	9 606	306	7 684	236	5 785	138	3 ans
9e échelon	10 608	326	9 300	306	7 449	236	5 647	138	3 ans
8e échelon	10 282	326	8 994	306	7 213	236	5 509	138	2 ans
7e échelon	9 956	326	8 688	306	6 977	236	5 371	138	2 ans
6e échelon	9 630	326	8 382	306	6 742	236	5 233	138	2 ans
5e échelon	9 305	326	8 076	306	6 506	236	5 095	138	2 ans
4e échelon	8 979	220	7 770	204	6 271	155	4 957	138	1 an
3e échelon	8 759	220	7 566	204	6 116	155	4 819	138	1 an
2e échelon	8 540	220	7 363	204	5 961	155	4 681	138	1 an
1er échelon	8 320		7 159		5 806		4 543		1 an

Catégorie B (Article 12)

Echelon	B5	Valeur de l'échelon	B4	Valeur de l'échelon	B3	Valeur de l'échelon	B2	Valeur de l'échelon	B1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	5 831	144	5 144	129	4 504	114	3 900	97	3 456	88	
10è échelon	5 687	144	5 014	129	4 390	114	3 803	97	3 368	88	3 ans
9è échelon	5 543	144	4 885	129	4 277	114	3 707	97	3 280	88	3 ans
8è échelon	5 398	144	4 755	129	4 163	114	3 610	97	3 192	88	2 ans
7è échelon	5 254	144	4 626	129	4 050	114	3 514	97	3 104	88	2 ans
6è échelon	5 110	144	4 496	129	3 936	114	3 417	97	3 016	88	2 ans
5è échelon	4 965	144	4 367	129	3 822	114	3 320	97	2 928	88	2 ans
4è échelon	4 821	144	4 237	129	3 709	114	3 224	97	2 840	88	1 an
3è échelon	4 677	144	4 108	129	3 595	114	3 127	97	2 752	88	1 an
2è échelon	4 532	144	3 978	129	3 482	114	3 031	97	2 664	88	1 an
1er échelon	4 388		3 849		3 368		2 934		2 576		1 an

Catégorie C (Article 12)

Echelon	C6	Valeur de l'échelon	C5	Valeur de l'échelon	C4	Valeur de l'échelon	C3	Valeur de l'échelon	C2	Valeur de l'échelon	C1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 906	115	4 419	103	4 019	94	3 617	83	3 326	79	3 022	72	
10è échelon	4 791	115	4 316	103	3 924	94	3 534	83	3 247	79	2 950	72	3 ans
9è échelon	4 677	115	4 213	103	3 830	94	3 451	83	3 169	79	2 878	72	3 ans
8è échelon	4 562	115	4 110	103	3 735	94	3 368	83	3 090	79	2 806	72	2 ans
7è échelon	4 447	115	4 007	103	3 641	94	3 285	83	3 012	79	2 734	72	2 ans
6è échelon	4 333	115	3 904	103	3 547	94	3 203	83	2 933	79	2 661	72	2 ans
5è échelon	4 218	115	3 801	103	3 452	94	3 120	83	2 855	79	2 589	72	2 ans
4è échelon	4 104	115	3 698	103	3 358	94	3 037	83	2 776	79	2 517	72	1 an
3è échelon	3 989	115	3 595	103	3 263	94	2 954	83	2 698	79	2 445	72	1 an
2è échelon	3 874	115	3 492	103	3 169	94	2 872	83	2 619	79	2 373	72	1 an
1er échelon	3 760		3 389		3 074		2 789		2 541		2 301		1 an

Catégorie L (Article 12)

Echelon	L3	Valeur de l'échelon	L2	Valeur de l'échelon	L1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
10è échelon	9 999	296	8 035	238			
9è échelon	9 703	296	7 798	238			3 ans
8è échelon	9 407	296	7 560	238			2 ans
7è échelon	9 110	296	7 322	238			2 ans
6è échelon	8 814	296	7 085	238			2 ans
5è échelon	8 518	296	6 847	238			2 ans
4è échelon	8 222	296	6 609	238			1 an
3è échelon	7 926	296	6 371	238			1 an
2è échelon	7 630	296	6 134	238	4 996	192	1 an
1er échelon	7 334		5 896		4 804		1 an

XII. Questions transversales et diverses

PROTOCOLE 25

Lancement du projet de recherche de la CCNR pour la révision de l'étude Évaluation économique et technique des technologies de verdissement contribuant à la transition énergétique d'une navigation intérieure à zéro émission

Résolution

La Commission Centrale,

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

prenant en compte sa feuille de route publiée et qui vise à, autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050 (résolution 2021-II-36),

rappelant le rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la feuille de route et sur la nécessité de l'actualiser (résolution 2025-I-24),

réaffirmant son soutien, avec comme préalable à toute révision de la feuille de route, à la mise à jour des travaux de recherche sur lesquels elle s'appuie, notamment l'évaluation économique et technique des technologies (partie de l'étude de la CCNR sur le financement de la transition énergétique de 2019),

décide de lancer un projet de recherche afin de mettre à jour lesdits travaux. Ce projet de recherche doit permettre de fonder – sur les plans technique et économique - une future révision de la feuille de route de la CCNR, prévue d'ici 2030.

convient que les coûts de ce projet de recherche seront supportés à parts égales par les États membres,

s'engage à payer ce projet de recherche, sous réserve que les moyens nécessaires soient disponibles.

invite les États membres à examiner la possibilité d'une contribution financière à un projet de recherche qui sera commandé par la CCNR,

reconnaît la possibilité pour un État membre, à titre d'alternative au paragraphe précédent, de commander directement une partie du projet de recherche,

charge ses comités économique, du droit fluvial, du règlement de visite et de l'infrastructure et de l'environnement d'assurer le suivi de ce projet de recherche,

pour les parties du projet de recherche financées et pilotées par la CCNR,

invite le Secrétariat à lancer la consultation pour ce projet de recherche début 2026 afin de trouver des prestataires externes,

mandate le Secrétariat pour mettre en œuvre, avec l'appui de la commission des marchés, toutes les autres actions nécessaires pour la réalisation de ce projet de recherche en vue d'une finalisation en 2027 et dans le respect du règlement relatif aux marchés de la CCNR (résolution 2012-I-21).

donne pouvoir à la Secrétaire générale de signer les documents contractuels relatif au projet de recherche dans la limite des financement disponibles dédiés et sous réserve d'un avis favorable de la commission des marchés.

PROTOCOLE 26
Résolutions usuelles de fin d'année

I.

**Interruption de service des écluses
du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et,
aux Pays-Bas, du Nederrijn et du Lek,
les nuits de Noël et du Nouvel An**

Résolution

La Commission Centrale

constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2025 et du 31 décembre 2025 au 1^{er} janvier 2026 entre 20 heures et 6 heures, et

du Nederrijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2025 et celle du 31 décembre 2025 au 1^{er} janvier 2026 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

II.

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

Résolution

La Commission Centrale

constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

du Nederrijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026,

ne soulève pas d'objection.

XIII. Communications diverses et points pour information

PROTOCOLE 27
Rapport oral des organisations internationales et des États observateurs

Pas de résolution.

PROTOCOLE 28
**Travaux du Comité européen
pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 29
État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Annexe au protocole 29

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

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

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

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

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

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

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

Protocoles en cours de ratification

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

États signataires	Dépôt des instruments de ratification
Allemagne	
Belgique	11 mars 2004
France	
Pays-Bas	21 janvier 2000
Suisse	5 octobre 2000

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

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

États signataires	Dépôt des instruments de ratification	Dépôt des instruments de dénonciation
Allemagne ¹	9 mars 1999	7 juin 2018
Belgique		
France		
Luxembourg ²	8 juillet 1993	7 juin 2018
Pays-bas ³	16 avril 1997	7 juin 2018
Suisse ⁴	21 mai 1997	

¹ **Réserves et déclarations faites par l'Allemagne**

Réserve

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

Déclaration

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

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

Réserve

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

Déclaration

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

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

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

Réserve

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

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

Déclaration

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

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

Réserve

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

Déclaration

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

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

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

Participants	Signature	Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion	
Allemagne ¹	11 juillet 2013	ratification	27 septembre 2018
Autriche			
Belgique ²	27 septembre 2012	ratification	25 août 2022
Bulgarie			-
France	27 septembre 2012		-
Hongrie		adhésion	7 mars 2018
Luxembourg ³	27 septembre 2012	ratification	25 septembre 2014
Pays-Bas ⁴	29 novembre 2012	acceptation	7 juin 2018
Pologne	3 décembre 2013		
Serbie ⁵	18 janvier 2013	ratification	18 juin 2013
Slovaquie			
Suisse ⁶		ratification	23 avril 2024

¹ **Réserve faite par l'Allemagne**

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

² **Réserve faite par la Belgique**

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

³ **Réserve et déclarations faites par le Luxembourg**

Réserve

Aux fins de l'article 18, paragraphe (1), le Grand-Duché de Luxembourg exclut les créances pour dommages dus aux changements de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Déclarations

Aux fins de l'article 15, paragraphe (2), le Grand-Duché de Luxembourg déclare que la Convention mentionnée à l'article 1er ne s'applique que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Sans préjudice des droits relatifs aux créances pour mort ou lésions corporelles visés à l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, barrages, pont et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

⁴ **Réserve faite par les Pays-Bas**

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

⁵ **Réserve faite par la Serbie**

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

⁶ **Déclaration et réserves faites par la Suisse**

Déclaration portant sur l'article 15, paragraphe 2, lettres a et b

La Suisse déclare exclure l'application des règles de la Convention aux voies d'eau situées sur son territoire qui ne sont pas énoncées dans l'annexe I de l'Accord européen du 19 janvier 1996 sur les grandes voies navigables d'importance internationale.

Réserve portant sur l'article 18, paragraphe 1, lettre a

La Suisse se réserve le droit d'exclure l'application des règles de la Convention, en tout ou partie, aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

Réserve portant sur l'art. 18, paragraphe 1, lettre c

La Suisse se réserve le droit d'exclure l'application des règles de la Convention, en tout ou partie, aux créances visées à l'article 2, paragraphe 1, lettres d et e, de la Convention.

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

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

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

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

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

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

Parties contractantes	Dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation	
Allemagne	ratification	9 février 2021
Belgique	ratification	25 août 2022
France	ratification	7 juin 2023
Luxembourg	ratification	7 février 2020
Pays-Bas	acceptation	3 juillet 2020
Suisse	ratification	23 avril 2024

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

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

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Parties contractantes	Dépôt des instruments de ratification
Hongrie	7 mai 2002
Luxembourg	25 mars 2004
Roumanie	3 avril 2004
Suisse	19 mai 2004 ¹
Croatie	7 décembre 2004
Tchéquie	14 novembre 2005
Bulgarie	19 avril 2006
Pays-Bas	20 juin 2006
Russie	11 avril 2007
France	11 mai 2007
Allemagne	10 juillet 2007
Slovaquie	27 novembre 2007
Moldavie	21 avril 2008
Belgique	5 août 2008
Serbie	10 juin 2010 ²
Ukraine	17 avril 2014

¹ **Déclaration faite par la Suisse**

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

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

² **Déclaration faite par la Serbie**

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

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

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

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

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

Parties contractantes	Dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion	
Russie	adhésion	10 octobre 2002
Pays-Bas	acceptation	30 avril 2003
Hongrie	adhésion	4 mai 2004
Autriche	adhésion	9 novembre 2004
Bulgarie	ratification	7 mars 2006
Luxembourg	ratification	24 mai 2007
Allemagne	ratification	31 janvier 2008
Moldavie	acceptation	19 février 2008
France	approbation	3 avril 2008
Roumanie	adhésion	3 décembre 2008
Croatie	ratification	4 mars 2009
Slovaquie	Ratification	20 octobre 2009
Ukraine	adhésion	28 janvier 2010
Pologne	adhésion	25 juin 2010
Serbie	adhésion	6 janvier 2011
Suisse	adhésion	8 février 2011
Tchéquie	ratification	21 septembre 2011
Belgique	adhésion	17 juin 2014

PROTOCOLE 30
Adoption du compte rendu de la session plénière du 5 juin 2025

Résolution

Le compte rendu de la session plénière du 5 juin 2025 est adopté.

PROTOCOLE 31
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 que ces délégations ne répondent pas dans un délai de 48 heures.

PROTOCOLE 32
Date de la prochaine session plénière

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 11 juin 2026 à Strasbourg.
