



Conseil économique et social

Distr. générale
7 décembre 2020
Original : français

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Cinquante-huitième session

Genève, 17–19 février 2021

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure : Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révisée)

Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle

Note du secrétariat

Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2021, titre V (Coopération régionale pour le développement), section 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/75/6 (Sect.20), par. 20.51).
2. Le secrétariat présente dans les annexes I et II au présent document les décisions transmises par les commissions fluviales :
 - a) Les résolutions adoptées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin dans le cadre des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19 ;
 - b) Les mises à jour du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), adoptées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin lors de sa session plénière en printemps 2020 ;
 - c) Les mises à jour du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM), adoptées par la Commission de la Moselle lors de sa session plénière en novembre 2020.

Annexe I

Résolutions adoptées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin au printemps 2020*

I. Résolutions adoptées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin dans le cadre des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19

Résolution 2020-I-2

Mesures exceptionnelles de la Commission Centrale dans le cadre de la pandémie de Covid-19 (adoptée par voie de procédure écrite le 23 mars 2020)

La Commission Centrale,

tenant compte des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de Covid-19,

consciente de l'impact de la crise sur le bon fonctionnement des administrations nationales, des autorités compétentes et des organismes compétents en matière de délivrance et de contrôle des documents de bord visés à l'article 1.10 du Règlement de police de la navigation du Rhin,

soucieuse d'assurer un bon niveau de performance de la navigation rhénane tout en préservant, aussi en temps de crise, la sécurité et le bon ordre de la navigation,

soucieuse de maintenir le bon fonctionnement des chaînes logistiques et l'approvisionnement des populations et des entreprises, en particulier pour les produits vitaux, et

rappelant sa mission de veiller à la prospérité de la navigation rhénane,

invite ses États membres, pour la durée de la crise,

1. à prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir autant que possible le fonctionnement optimal des infrastructures, en particulier pour permettre au personnel des écluses d'accéder au poste de travail,
2. à ne pas sanctionner le dépassement des durées de validité des certificats, attestations et autres documents délivrés conformément à la Résolution 1984-I-3, au Règlement de visite des bateaux du Rhin, au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et au Règlement de police pour la navigation du Rhin, lorsque la sécurité et le bon ordre de la navigation du Rhin ne sont pas affectés et que les certificats, attestations et autres documents concernés étaient encore valides le 15 mars 2020,
3. à faciliter la circulation des membres d'équipage pour leur permettre d'effectuer le trajet direct de leur lieu de résidence au port d'embarquement et du port de débarquement à leur lieu de résidence. Sans préjudice des dispositions nationales, les membres d'équipage pourront présenter une attestation conforme au modèle annexé à la présente résolution,
4. à signer, pour ceux qui ne l'auraient pas encore fait, l'accord multilatéral ADN/M025 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies dérogeant aux paragraphes 8.2.2.8.4 et 1.8.3.16.1 de l'ADN¹ et prolongeant la validité des attestations d'expert de l'ADN et du certificat de formation professionnelle des conseillers à la sécurité des marchandises dangereuses.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement, le 23 mars 2020. En accord avec les durées d'urgence civile identifiées par les gouvernements des États membres, elle sera applicable jusqu'à nouvel ordre et au plus tard, jusqu'au 23 septembre 2020 inclus. Elle

* Le texte complet des résolutions adoptées par la session de printemps 2020 de la CCNR (2020-I) est disponible sur www.ccr-zkr.org/files/documents/resolutions/ccr2020-Ifr.pdf.

¹ L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

pourra être abrogée, prolongée, ou complétée en tout ou partie, par une autre résolution adoptée en temps utile.

Annexe

Attestation pour le voyage professionnel d'un batelier de la navigation intérieure à soumettre aux autorités de contrôle



Attestation pour le voyage professionnel d'un batelier de la navigation intérieure
à soumettre aux autorités de contrôle
Bescheinigung für die Dienstreise eines Binnenschiffers zur Vorlage bei den Ordnungsbehörden
Verklaring voor de dienstreis van een schipper of een bemanningslid in de binnenvaart
die aan de controleautoriteiten overhandigd moet worden
Attestation for work related travel of inland navigation crew to be submitted to the enforcement authorities

Par la présente, je certifie que ■ Hiermit bescheinige ich, dass ■ Bij deze verklaar ik dat ■ I herewith certify that:

Mme/M. Mrs/Mr	Frau/Herr Mrs/Mr		Né(e) le Geboren op	Geboren am Born on	
Adresse Adres	Anschrift Address				

est employé sur le bateau suivant ■ auf folgendem Binnenschiff beschäftigt ist ■
op het volgende binnenschip werkzaam is ■ is employed on the following vessel:

Nom du bateau Naam van het schip	Name des Schiffes Name of the vessel	
Numéro européen unique d'identification des bateaux Einheitliche europäische Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) European Vessel Identification Number (ENI)		

Ce voyage est nécessaire pour assurer la continuité de la navigation rhénane et intérieure;
il contribue à l'approvisionnement de la population et des entreprises.

Die Reise ist erforderlich für die Aufrechterhaltung der Rhein- und Binnenschiffahrt;
sie dient damit der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben.

Deze dienstreis is noodzakelijk voor de instandhouding van de Rijn- en binnenvaart;
de reis dient voor de bevoorrading van de bevolking en het bedrijfsleven.

The travel is necessary for the continuation of Rhine and inland waterway transport;
it thus serves to supply the population and economic enterprises.

Il est demandé d'autoriser le détenteur de la présente attestation à voyager directement de son lieu de résidence susmentionné au poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à / du poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à à son lieu de résidence susmentionné.

Es wird gebeten, dem Inhaber dieser Bescheinigung die Reise von seinem oben angegebenen Wohnort zur Liegestelle des oben genannten Schiffes in / von der Liegestelle des oben genannten Schiffes in zu seinem oben angegebenen Wohnort auf direktem Wege zu ermöglichen.

Het wordt verzocht de houder van deze verklaring toestemming te geven om via een rechtstreeks traject te reizen van zijn eerder vermelde woonplaats naar de ligplaats van het genoemde schip in / van de ligplaats van het genoemde schip in naar zijn eerder vermelde woonplaats.

It is requested to allow the holder of this certificate to travel directly from his above-mentioned place of residence to the berth of the above mentioned vessel in / from the berth of the above-mentioned vessel in to his above-mentioned place of residence.

Fait à
Ort
Plaats
Done at

le
Datum
datum
date

Cachet et signature de l'exploitant du bateau
Stempel und Unterschrift des Schiffsbetreibers
Stempel en handtekening van de exploitant van het schip
Stamp and signature of vessel operator

2020

Résolution 2020-I-4
Gestion par la CCNR de l'impact de la pandémie de Covid-19 sur la navigation intérieure rhénane et européenne

La Commission Centrale,

consciente que ses États membres sont actuellement confrontés à une pandémie aux lourdes conséquences sanitaires, sociales et économiques,

constatant que cette pandémie a entraîné dans la navigation intérieure rhénane et européenne une crise économique et sociale majeure, dont l'issue n'est pas encore prévisible,

se fondant sur ses propres enseignements et sur ceux acquis par ses États membres dans la gestion des effets de la pandémie et dans la mise en œuvre de mesures visant à en réduire autant que possible l'impact négatif sur la navigation intérieure,

rappelant sa résolution du 23 mars 2020 relative à des mesures spéciales dans le contexte de la pandémie de Covid-19, par laquelle elle a pris de premières mesures importantes visant à préserver l'efficacité de la navigation rhénane aussi en temps de crise, tout en assurant la sécurité et le bon ordre de la navigation,

désireuse de tirer des leçons des enseignements acquis à ce jour afin de mieux gérer l'impact de la pandémie, notamment en prenant des mesures supplémentaires, et d'être à l'avenir mieux préparée face à des événements similaires,

rappelant la Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » des ministres compétents en matière de navigation intérieure de ses États membres,

convaincue que la crise ne compromettra pas la poursuite des objectifs à moyen et long terme de la Commission Centrale pour une navigation intérieure durable et innovante, mais que la réalisation de ces objectifs contribuera de manière significative à surmonter au mieux des crises similaires à l'avenir,

invite

ses comités, en étroite coopération avec la profession de la navigation, les ports, les États observateurs et les organisations internationales actives dans le domaine de la navigation intérieure ainsi qu'avec la Commission européenne,

à réaliser une analyse portant sur l'impact direct de la pandémie de Covid-19 sur la navigation intérieure, en procédant comme suit :

- Identification des problèmes et modifications auxquels est confrontée la profession de la navigation, notamment sous l'angle économique, de la sécurité et du bon ordre de navigation et de la validité des documents, en tenant compte des effets des mesures prises,
- Description objective des conséquences de ces problèmes et/ou modifications, c'est à dire en tenant compte à la fois des répercussions positives et négatives et en déterminant dans quelle mesure pourrait s'en trouver affectée la réalisation des objectifs de durabilité de la navigation intérieure rhénane et européenne,
- Évaluation de l'ampleur de ces conséquences et fixation des priorités pour la gestion de la crise,
- à recueillir les enseignements pertinents tirés de la gestion de la crise, à analyser les mesures prises à ce jour et, dans la mesure du possible, à formuler des propositions concrètes visant à limiter l'impact négatif de la crise,

son Secrétaire général à appuyer et coordonner ces travaux et à faire rapport au Comité préparatoire s'il y a lieu.

II. Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin adoptés par la Commission centrale pour la navigation du Rhin lors de sa session plénière en printemps 2020

A. Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d’annonce (Articles 1.10bis, chiffre 1, 2.01, chiffre 1, lettre c) et chiffre 3, 2.05, chiffre 1, 12.01) (Résolution 2020-1-12)²

1. *L'article 1.10bis, chiffre 1, première phrase, est rédigé comme suit :*

« 1. Par dérogation à l'article 1.10, les documents visés à l'annexe 13, aux chiffres 1.1, 1.2 et 1.3 du présent règlement ne doivent pas obligatoirement se trouver à bord des barges de poussage sur lesquelles est apposée une plaque métallique selon le modèle ci-dessous :

NUMÉRO EUROPÉEN UNIQUE D'IDENTIFICATION DES BATEAUX : - R
CERTIFICAT DE VISITE

- NUMÉRO :

- COMMISSION DE VISITE :

- VALABLE JUSQU'AU :

la mention relative à l'attestation d'appartenance à la navigation rhénane étant constituée par la lettre R en caractère majuscule placée à la suite du numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). »

2. *L'article 2.01 est modifié comme suit :*

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

« c) son numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) sera apposé dans les conditions prescrites à la lettre a) ci-dessus. »

b) Le chiffre 3, premier paragraphe, est rédigé comme suit :

« 3. Les marques d'identification mentionnées aux chiffres 1 et 2 seront apposées en caractères latins et chiffres arabes, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) et d'au moins 15 cm pour les autres marques. »

3. *L'article 2.05, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

« 1. Les ancres des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification. Celles-ci doivent comprendre au moins le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI). »

² Note du secrétariat : Les amendements entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

4. *L'article 12.01 est rédigé comme suit :*

**« Article 12.01
Obligation d'annonce**

1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 3, s'annoncer par voie électronique conformément au message ERINOT tel que défini dans le standard ERI³ 1.3 :

- a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
- b) bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ;
- c) bâtiments transportant des conteneurs ;
- d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
- e) bateaux à cabines ;
- f) navires de mer ;
- g) bâtiments ayant un système de GNL⁴ à bord ;
- h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.

2. Dans le cadre de l'annonce visée au chiffre 1 doivent être indiqués :

- a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
- b) numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
- c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon le message mentionné au chiffre 1 ;
- d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
- e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
- f) présence à bord d'un système de GNL ;
- g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
 - aa) numéro ONU ou numéro de la marchandise dangereuse,
 - bb) désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse,
 - cc) classe, code de classification et le cas échéant groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
 - dd) quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
 - ee) nombre de feux bleus / de cônes bleus ;
- h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : nature et quantité de cette cargaison ;
- i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;
- j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;

³ Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure.

⁴ Gaz naturel liquéfié.

- k) nombre total de personnes à bord et, le cas échéant, le nombre de passagers ;
- l) position, sens de navigation ;
- m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
- n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
- o) port de chargement ;
- p) port de déchargement.

3. L'obligation d'annonce visée au chiffre 1 est applicable sur les secteurs suivants, signalés par le panneau B.11 et par un panneau supplémentaire « obligation d'annonce » :

- a) de Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k.⁵ 166,53) à Gorinchem (p.k. 952,50) et
- b) de Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20).

4. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur l'un des secteurs visés au chiffre 3 durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption par voie électronique.

5. Lors du passage aux écluses et aux points d'annonce signalés par le panneau B.11, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique sur la voie indiquée les données visées au chiffre 2, lettres a), et c). Par dérogation au chiffre 2, lettre c), le conducteur doit indiquer la catégorie du bâtiment ou du convoi selon l'annexe 12.

6. Les données indiquées au chiffre 2, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, par voie électronique.

Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique sur la voie indiquée lorsque son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et lorsqu'il le quitte à nouveau.

7. Lorsque les données visées au chiffre 2 changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement par voie électronique.

8. Lorsque le voyage est terminé, le conducteur doit annoncer cela dans les plus brefs délais par voie électronique.

9. L'autorité compétente peut :

- déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que pour les bateaux d'excursions journalières.
- accorder, lors de la délivrance d'une autorisation spéciale pour les transports spéciaux au sens de l'article 1.21, une dérogation à l'obligation d'annonce visée au chiffre 1. »

B. Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Réduction des cas de noyade (Articles 1.08, 7.01) (Résolution 2020-I-13)⁶

1. *À l'article 1.08, les chiffres 5 et 6 sont ajoutés comme suit :*

« 5. Si les garde-corps exigés à l'article 14.02, chiffre 4, de l'ES-TRIN⁷ sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés ou retirés partiellement que lorsque le bâtiment est en stationnement et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes :

- a) pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet,
- b) lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action,

⁵ PK, p.k. – point kilométrique.

⁶ *Note du secrétariat* : Les amendements entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2020.

⁷ Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure.

- c) lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards,
- d) lorsque les bâtiments sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute,
- e) lorsque les bâtiments sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bâtiments, s'il n'existe aucun danger de chute, ou
- f) lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

Lorsque les situations d'exploitation visées à la 1^{ère} phrase ne sont plus présentes, les garde-corps doivent immédiatement être refermés ou remis en place.

6. Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter les gilets de sauvetage visés à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN

- a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau,
- b) lors du séjour dans le canot de service,
- c) lors de travaux hors bord, ou
- d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 90 cm ou si les garde-corps visés au chiffre 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

Les travaux hors bord doivent uniquement être effectués lorsque les bateaux sont en stationnement et uniquement si le trafic environnant n'est pas susceptible de constituer un danger. »

2. *A l'article 7.01, le chiffre 5 est ajouté comme suit :*

« 5. L'embarquement et le débarquement ne doivent être effectués qu'en empruntant des voies d'accès sûres. En présence d'installations terrestres appropriées, l'utilisation d'autres installations n'est pas admise.

En présence d'un espace entre le bâtiment et la terre, les passerelles visées à l'article 13.02, chiffre 3, lettre d), de l'ES-TRIN doivent être mises en place et fixées de manière sûre ; leur garde-corps doit être mis en place.

Si le canot de service est utilisé pour l'accès et si une différence de hauteur doit être franchie entre le canot de service et le pont, un dispositif de montée approprié doit être utilisé. »

C. Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22bis du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Article 4.07) (Résolution 2020-I-14)⁸

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

Article 4.07, chiffre 3, 2^{ème} phrase – AIS⁹ Intérieur et ECDIS Intérieur¹⁰

(adoptée par la résolution 2014-I-12, renouvelé en dernier lieu par résolution 2017-I-9).

Les prescriptions seront en vigueur du 1^{er} décembre 2020 au 30 novembre 2023.

⁸ Note du secrétariat : Les prescriptions seront en vigueur du 1^{er} décembre 2020 au 30 novembre 2023.

⁹ Système d'identification automatique.

¹⁰ Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure.

Annexe II

Décisions de la session plénière de la Commission de la Moselle le 26 novembre 2020 par visioconférence (CM-II-20)

Point 4 à l'ordre du jour Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal et son Groupe de Travail « Systèmes d'annonces et d'informations modernes »

Point 4.3 de l'ordre du jour.

Décision : Correction de la version allemande de l'amendement de l'article 4.07, chiffre 3 du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM) décidé lors de la session plénière de printemps 2020

Décision de la Commission de la Moselle CM-II-20-4.3.¹¹

Point 4.4 de l'ordre du jour.

Décision : Amendement du RPNM visant à harmoniser la terminologie relative aux termes « chenal navigable, eaux navigables et voie d'eau » – spécificités mosellanes

Décision de la Commission de la Moselle CM-II-20-4.4.

La Commission de la Moselle décide, sur proposition de son Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal, d'amender l'article 8.01, chiffre 1 du Règlement de Police pour la Navigation de la Moselle (RPNM).

L'amendement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2021.

L'article 8.01, chiffre 1 du RPNM est rédigé comme suit :

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 9.04, les bâtiments et les convois ne peuvent dépasser les dimensions suivantes :

	<i>Section de la voie d'eau</i>	<i>Type de bâtiment</i>	<i>Longueur m</i>	<i>Largeur m</i>
a	Confluent de la Moselle jusqu'à Metz	Bâtiment, à l'exception des bateaux à passagers	135,00	11,45
b	Confluent de la Moselle jusqu'à Metz	Convoi poussé	172,10	11,45
c	Confluent de la Moselle jusqu'à Metz	Convoi remorqué	250,00	11,45
d	Confluent de la Moselle jusqu'à Metz	Bateau à passagers	110,00	11,45
e	Confluent de la Moselle jusqu'au PK 200,100	Bateau à passagers	135,00	11,45

¹¹ *Note du secrétariat* : Cette décision ne concerne que la version allemande du RPNM et n'est pas reproduite dans le présent document.

Point 4.5 de l'ordre du jour.

Décision : Correction de la décision CM-II-19-5.3 relative à l'article 1.10 du RPNM

Décision de la Commission de la Moselle CM-II-20-4.5.

Sur proposition du Comité de Police de la Navigation et du Balisage du Chenal, la Commission de la Moselle décide de corriger le point 1 de sa décision CM-II-19-5.3. prise au cours de la session plénière d'automne 2019.

1. L'article 1.10, chiffre 2, phrase 2 du RPNM est biffé.
2. Le contenu de l'article 1.10, chiffre 2, phrase 3 est maintenu dans le RPNM.
L'amendement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2021.
