

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION DE PRINTEMPS 2012

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2012 - I)

Strasbourg, le 30 mai 2012

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (12) 1 final

SESSION DE PRINTEMPS 2012

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2012-I)

Strasbourg, le 30 mai 2012

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour	
Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour	1
II. Questions générales et juridiques	
Protocole 2 : Coopération internationale de la CCNR (Union européenne et organisations internationales).....	1
Protocole 3 : Préparation d'une Conférence diplomatique en vue de la révision de la CLNI	1
Protocole 4 : Organisation du Congrès de la CCNR en 2013	1
Protocole 5 : Développement durable en navigation rhénane et intérieure	2
Protocole 6 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	3
III. Aspects économiques	
Protocole 7 : Situation économique de la navigation rhénane	9
IV. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 8 : Patentes de batelier et équipages	21
V. Règles de circulation	
Protocole 9 : Règlement de police pour la navigation du Rhin.....	21
VI. Stratégie de la CCNR pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin (stratégie SIF)	
Protocole 10 : Stratégie de la CCNR pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin.....	21
VII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 11 : Règlement de visite des bateaux du Rhin.....	74
VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	
Protocole 12 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	74

IX. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigables

Protocole 13 : Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22).....	74
Protocole 14 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2011-I-16).....	87
Protocole 15 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval – Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim – Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2011 (2011-I-17).....	90

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

Protocole 16 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.....	92
--	----

XI. Budget et administration

Protocole 17 : Approbation des comptes de l'exercice 2010 de la Commission Centrale	127
Protocole 18 : Approbation des comptes de l'exercice 2010 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans	127
Protocole 19 : Budget pour 2013 de la Commission Centrale.....	127
Protocole 20 : Budget pour 2013 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans.....	127
Protocole 21 : Adoption d'un Règlement des marchés de la CCNR	128
Protocole 22 : Révision du tableau des emplois du Secrétariat	147
Protocole 23 : Modification du Règlement du personnel	149
Protocole 24 : Modification du Règlement intérieur	151
Protocole 25 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2011 de la Commission Centrale	151

XII. Questions diverses

Protocole 26 : Communiqué à la presse.....	158
Protocole 27 : Date de la prochaine session	158



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2012

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

**Coopération internationale de la CCNR
(Union européenne et organisations internationales)**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Préparation d'une Conférence diplomatique en vue de la révision de la CLNI

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Organisation du Congrès de la CCNR en 2013

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Développement durable en navigation rhénane et intérieure

Résolution

La Commission Centrale,

convaincue que la navigation rhénane satisfait dans une large mesure aux objectifs du développement durable,

consciente que, par principe, les décisions prises à ce jour par la Commission Centrale étaient déjà orientées par ces objectifs,

dans le but de contribuer davantage encore au développement durable en navigation rhénane et intérieure,

convaincue que la Commission Centrale constituée pour ses Etats membres et pour les usagers du Rhin en tant que voie navigable un forum approprié pour l'échange de constats et d'enseignements relatifs au développement durable en navigation intérieure, pour l'élaboration conjointe de stratégies ainsi que pour l'examen et l'adoption de programmes et de mesures ayant des effets à l'échelle internationale,

ayant pris acte du rapport de son Comité technique permanent et de son Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement,

décide de faire du développement durable en navigation rhénane et intérieure un des objectifs prioritaires de la CCNR,

décide de fusionner son Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement et son Comité technique permanent et de dénommer ce nouveau comité "Comité de l'infrastructure et de l'environnement",

souligne que les travaux relatifs au développement durable en navigation rhénane et intérieure seront coordonnés par le Comité préparatoire,

invite ses comités à mettre de manière systématique leurs travaux en cohérence avec les objectifs d'un développement durable en navigation rhénane et intérieure,

charge

- son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de traiter désormais aussi les thèmes transversaux concernant l'environnement ainsi que les questions fondamentales relatives au développement durable en navigation intérieure,
- son Secrétariat de présenter en automne 2012, en concertation avec tous les comités techniques de la CCNR et sous la coordination du Comité de l'infrastructure et de l'environnement, un rapport destiné à la préparation des futurs travaux relatifs au développement durable en navigation rhénane et intérieure,

previent de prendre en compte ce thème pour la préparation du congrès prévu pour 2013.

PROTOCOLE 6

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

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

Protocole additionnel n° 2 : articles 2 paragraphe 3 et 4 nouveaux : conditions de transport
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1^{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 amendes
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2011.

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

Protocoles en cours de ratification

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

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

Protocole additionnel n° 6 : augmentation à 25.000 euros du montant des amendes
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999
Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	18 décembre 2002
BELGIQUE	11 mars 2004
FRANCE	5 octobre 2011
PAYS-BAS	20 avril 2000
SUISSE	24 septembre 2001

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

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

¹ Réserves et déclarations faites par l'Allemagne

Réserves :

1. La République fédérale d'Allemagne, en vertu de l'article 18 paragraphe 1 de la Convention se réserve le droit de ne pas appliquer, en totalité ou en partie, les dispositions de la Convention, aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) à c) ainsi qu'aux bateaux 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^{ème} 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 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.

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	10 mars 2004
BELGIQUE	22 septembre 2009
FRANCE	15 septembre 2005
LUXEMBOURG ¹	14 mai 2002
PAYS-BAS	10 juillet 2000
SUISSE	16 juillet 1998

¹ Déclarations et réserves faites par le Luxembourg

Le Gouvernement luxembourgeois est autorisé à désigner comme institution nationale aux termes de l'article 9 (1) de la Convention une institution nationale d'un Pays-Membre de l'Union Européenne.

Les infractions aux dispositions des articles 3 (1), 11, 12 (2) et 13 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, ainsi que les infractions aux dispositions des articles 2.01 (1) et (2), 2.02, 2.03 (1) et (2), 3.03 (1) 2^{ème} alinéa, 6.01 (1) et (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) et (2), 7.05 (1) et (2), 7.09, 9.01, 9.03 et 10.01 du règlement d'application prévu à l'Annexe 2 à la Convention sont punies d'une amende de dix mille et un à vingt-cinq mille francs.*)

Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la Navigation de la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien conformément aux dispositions de l'article 12 de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

*) *Note du secrétariat :*

Montant en euros : 247,92 €, respectivement 619,73 €

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

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002

Luxembourg : 25 mars 2004

Roumanie : 3 avril 2004

Suisse : 19 mai 2004⁵

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 14 novembre 2005

Bulgarie : 19 avril 2006

Pays-Bas : 20 juin 2006

Russie : 11 avril 2007

France : 11 mai 2007

Allemagne : 10 juillet 2007

Slovaquie : 27 novembre 2007

Moldavie : 21 avril 2008

Belgique : 5 août 2008

Serbie : 10 juin 2010⁶

⁵ **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.

⁶ **Déclaration faite par la Serbie**

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

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

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

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

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

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

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

PROTOCOLE 7

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2011 et des perspectives pour l'année 2012.

Annexe

Rapport à l'intention de la Commission Centrale sur la situation économique de la navigation rhénane

Année 2011 et perspectives pour l'année 2012

I. Remarques générales

a) Situation générale

L'année 2011 a été marquée par un recul des volumes transportés sur le Rhin traditionnel de l'ordre de 5,3 %. Par ordre d'importance, trois raisons expliquent pour l'essentiel ces reculs : en début d'année 2011, le blocage du Rhin pendant un mois consécutif à l'accident du Waldhof a entraîné durant cette période des transferts modaux occasionnels, vers le rail et la route en particulier. Puis, au printemps, tout comme à l'automne, une hydraulité insuffisante a nettement réduit la capacité de chargement des bateaux pendant quelques semaines et a ainsi limité temporairement les transports, surtout dans le segment des matériaux de construction. Au second semestre, les effets d'un ralentissement économique mondial ont également commencé à se faire sentir.

b) Hydraulité

En 2011, l'hydraulité du Rhin a souvent été peu propice à un chargement optimal des unités et ce de façon prolongée. L'année a débuté par une période de crue conduisant à un arrêt temporaire de la navigation sur le Rhin moyen. Les mois de mai et de juin, ainsi que l'automne ont été caractérisés par des périodes basses eaux, par moment extrêmes, rendant temporairement impossibles le transport avec les unités les plus grandes sur certains tronçons.

c) Prix des carburants

Le prix du carburant a au cours de l'année 2011 augmenté de l'ordre de 6,5 %. Malgré une baisse entre le mois d'avril et le mois de juillet 2011, il a dès le mois d'août affiché une tendance croissante qui a conduit peu à peu les prix vers les niveaux exceptionnels atteints en milieu d'année 2008.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Sur l'ensemble de l'année 2011, les volumes transportés par la cale sèche sur le Rhin traditionnel ont diminué de 4 % en comparaison avec 2010. Cette tendance a été plus marquée encore au second semestre avec une baisse atteignant 6 % par rapport au second semestre 2010.

Secteur agricole

Les volumes transportés dans le secteur agricole ont dans l'ensemble stagné entre 2010 et 2011. Ces derniers sont constitués pour 1/3 par les transports de céréales, pour 1/3 par les produits alimentaires et pour 1/3 par des produits agricoles divers, dont les huiles végétales. L'augmentation des transports observable au premier semestre a vu ses effets annulés par une baisse des volumes de 4,4 % au second semestre 2011, principalement en fin d'année.

Les transports d'engrais ont progressé d'un peu plus de 1 % en volume sur l'ensemble de l'année mais ont diminué de plus de 9 % au second semestre 2011 par rapport à 2010.

Secteur sidérurgique

Les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont progressé de 4,6 % sur l'ensemble de l'année 2011. En revanche, ils n'ont augmenté que de 1 % au second semestre 2011 par rapport au second semestre 2010. L'observation des volumes transportés mensuellement permet de constater une diminution progressive de ces transports au cours de l'année, reflétant le ralentissement économique général. Il convient également de noter que si la production mondiale d'acier a progressé de 6,8 %, c'est en Europe que le taux de progression a été le plus faible (environ + 2 %) avec un net ralentissement au second semestre 2011. La production d'acier brut en Allemagne, déterminante pour le trafic rhénan, n'a elle progressé que de 1 % en 2011. Avec 44,3 millions de tonnes, elle se situe encore sous le niveau de production observé en 2007 avant la crise, même si l'outil de production est à nouveau utilisé à plus de 90 % de la capacité. L'augmentation s'explique ainsi principalement de la reprise de la production des haut-fourneaux qui étaient encore à l'arrêt depuis le début de la crise (en Lorraine et en Wallonie, notamment). Cependant, comme la fermeture de quelques-uns de ces haut-fourneaux a été annoncée entre temps, il ne s'agit que d'un effet passager, des baisses structurelles étant à craindre à partir de 2012.

La demande du transport des produits métallurgiques a connu une progression de 15,5 % des volumes transportés sur le Rhin en 2011. Dans la même logique, un ralentissement a dû être noté au second semestre, les volumes transportés n'ayant plus progressé que de 4,3 %.

Secteur énergétique : charbon

Les volumes de charbon transportés sur le Rhin ont diminué de l'ordre de 1 % sur l'ensemble de l'année 2011. Cette évolution s'explique principalement par la relative stagnation de la production d'acier en 2011, cette industrie étant, avec les centrales thermiques, la principale consommatrice de charbon. Les volumes transportés ont néanmoins progressé de 1 % au second semestre par rapport à second semestre 2010.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

Les volumes de matériaux de construction transportés sur le Rhin ont diminué de plus de 19 % en 2011. Cette évolution s'explique principalement par les conditions de navigations au cours de cette année et la part importante du prix de transport dans le prix de revient de ces matériaux. Si la conjoncture dans ce secteur était soutenue notamment au second semestre, avec certes un ralentissement à partir de décembre, c'est le niveau général des frets qui est resté déterminant pour le niveau de la demande de transport venant de ce secteur.

b) Niveau des frets

Dans la cale sèche, les frets ont au cours de l'année 2011 à nouveau atteint des niveaux observables avant la crise de 2008. A la fin du 1^{er} semestre un point haut, supérieur même à celui d'avant la crise, a été atteint, par l'effet combiné de l'hydraulicité et d'une demande de transport encore soutenue. Au second semestre, les frets se sont partiellement repliés sous l'effet d'une demande de transport moins soutenue, ce malgré une hydraulicité faible. Toujours est-il que les frets de la cale sèche suivent une tendance légèrement haussière.

c) Transports par conteneurs

En 2011, les transports par conteneurs ont progressé de 4,3 % sur le Rhin comparaison avec l'année 2010. Il convient de noter que ce sont les conteneurs vides qui ont connu une forte progression avec près de 39 %, alors que les conteneurs pleins ont diminué en EVP de 6,5 %. Ce recul s'explique par des transferts modaux lors du blocage du Rhin en début d'année et par un renchérissement du prix du transport suite aux basses eaux. Le ralentissement de l'activité économique au plan mondial y a également contribué au second semestre. De mars à juillet, les transports de conteneurs pleins vers l'aval ont évolué favorablement suite à la levée du blocage et à une conjoncture générale relativement favorable. A partir du mois d'août, cette tendance s'est inversée à l'image des exportations et c'est une nette et constante diminution des transportés qui a pu être constatée.

3 facteurs expliquent principalement une évolution différente entre les conteneurs pleins et les conteneurs vides : l'accident de la Lorelei eu un effet négatif sur la confiance des chargeurs, moins enclins à confier des conteneurs chargés à la navigation intérieure. Les basses eaux (mai et juin, puis Novembre) ont entraîné une hausse des frets plus forte pour les conteneurs chargés que pour les conteneurs vides, ce qui a entraîné pour la navigation intérieure des pertes de volumes de conteneurs chargés au bénéfice du rail.

Pour finir, la progression des frets pour le transport de conteneurs vides a été plus faible. Ces derniers ont ainsi permis à un certain nombre de transporteurs de compenser la perte d'autres transports. Ceci explique la forte progression des volumes transportés.

Au niveau des ports maritimes les plus importants pour le trafic rhénan, les transbordements de conteneurs ont progressé en EVP de 6,5 % à Rotterdam et de 2,6 % à Anvers.

Il convient de noter que le volume de conteneurs transportés sur le Rhin traditionnel en 2011 a dépassé le volume transporté en 2007, année précédant la crise.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Le secteur de la cale citerne a vu ses volumes transportés reculer de plus de 9 % en 2011 par rapport à 2010. Cette baisse s'est encore accentuée au second semestre.

Secteur énergétique : produits pétroliers

Les transports de produits pétroliers ont diminué en tonnes de plus de 5 % sur l'ensemble de l'année 2011. L'observation des transports effectués mensuellement met en évidence, une augmentation des transports de produits pétroliers à partir de juillet et jusqu'en septembre, en concordance avec une courte période de baisse des prix. Cette augmentation s'est ensuite estompée, malgré les achats saisonniers, en relation avec les conditions de navigation et une nouvelle tendance haussière des prix du pétrole. C'est au mois de novembre que les volumes transportés ont été les plus faibles.

Secteur chimique

Le secteur chimique a connu un ralentissement conjoncturel au cours de l'année 2011. Les prévisions de la production du secteur chimique en Europe avaient en cours d'année 2011 été revus à la baisse par le secteur. Ce ralentissement s'est traduit au niveau de la navigation rhénane par une baisse de près de 15 % des volumes transportés par rapport à l'année précédente. La diminution des transports la plus marquante a été observable en janvier et février suite au blocage du Rhin et au cours des 2 derniers mois sous l'effet combiné de l'hydraulicité d'une baisse de production en Europe.

b) Niveau des frets

Le premier semestre de l'année 2011 a été marqué par des frets évoluant à un niveau généralement bas. Vers le milieu de l'année, une augmentation de la demande entre juillet et octobre n'a dans un premier temps, eu qu'un effet modéré sur les frets. Ces derniers n'ont connu une réelle hausse qu'au cours des 3 derniers mois de l'année, lorsque l'effet d'une hydraulicité très faible est venu s'ajouter.

IV. Evolution de l'offre de cale

Cale sèche

Dans la cale sèche, 14 nouveaux automoteurs représentant une capacité de l'ordre de 33 000 tonnes ont été mis en service en 2011, contre encore 30 représentant une capacité de 85 000 tonnes en 2010.

De même, 15 barges d'une capacité de près de 36 000 tonnes ont été mises en service contre 35 d'une capacité d'environ 50 000 tonnes en 2010. Après plusieurs années où les nouvelles constructions ont été constituées par des commandes d'avant la crise de fin 2008, le marché semble avoir retrouvé le chemin vers un investissement qui reste certes prudent, dans un contexte où une certaine surcapacité existe sur le marché.

En outre, deux pousseurs ont été mis sur le marché.

Cale citerne

64 automoteurs citernes représentant une capacité de 177 000 tonnes ont été mis en service en 2011, contre 105 en 2010. On peut noter que parmi ces automoteurs, figurent 3 bateaux citernes avitailleurs d'une capacité allant de 6 000 à près de 12 000 tonnes.

Bateaux à passagers

9 bateaux à cabine et 9 bateaux d'excursion journalière ont été mis en service en 2011. Ce nombre est nettement moins important que la moyenne des années précédentes.

V. Conditions d'exploitations en 2011

Dans la cale sèche, les frets ont progressé mais les effets de cette évolution, principalement due à l'hydraulicité, ont été partiellement annulés par une baisse des volumes transportés sur le Rhin. Il convient à cet égard, de noter que les volumes transportés par la cale sèche demeurent encore inférieurs à ceux transportés avant la crise (hormis pour les conteneurs) alors que la capacité n'a cessé d'augmenter.

Dans la cale citerne, une surcapacité toujours croissante du fait de l'arrivée de nouvelles unités existe sur le marché. Elle rend l'exploitation toujours plus difficile d'un point de vue économique. Il semble que le nombre de bateaux à double coque qui seront nécessaires pour répondre à la demande de transport à moyen terme soit près d'être atteint. Dans l'attente des échéances de 2015 et 2018, cette surcapacité subsistera dans le contexte d'une demande de transport globalement stagnante.

VI. Perspectives pour 2012

Demande de transport en cale sèche

Les prévisions concernant la demande de transport en cale sèche pour l'année 2012 s'avèrent plus ou moins aléatoires selon la sensibilité du secteur par rapport à l'activité économique et aux exportations. Les prévisions économiques générales indiquent une entrée de l'Europe en récession élargie pour le courant de l'année 2012.

Dans le secteur agricole, la demande de transport dépendra en grande partie du niveau des récoltes et de l'import/export.

Les transports de charbon devraient progresser en rapport avec la demande émanant du secteur sidérurgique, celle venant des centrales thermiques étant jugée stable à court et moyen terme.

Dans le secteur sidérurgique, c'est un niveau de production comparable à celui de 2011 qui est attendu en Allemagne. Les premiers mois de l'année 2012 indiquent une tendance haussière pour la production qui devrait au regard des carnets de commande se poursuivre tout au long du 1^{er} semestre. Une tendance comparable peut être constatée au niveau de la sidérurgie française. Ces constats permettent d'espérer une légère augmentation des volumes transportés sur le Rhin.

La croissance des transports de conteneurs devrait se poursuivre en relation avec l'activité dans les ports maritimes qui témoignent d'un certain optimisme.

Demande de transport en cale citerne

Les prévisions d'activité dans les deux secteurs constituant la demande de transport en cale citerne ne permettent pas d'espérer une réelle augmentation de la demande de transport en 2012.

Plus en détail, dans le secteur pétrolier, la demande de transport pourrait être stable par rapport à l'année 2011. Dans la mesure où le prix du pétrole évolue à un niveau élevé, seuls les achats indispensables seront effectués. Des baisses temporaires pourront comme en 2011 être mises à profit et animer temporairement le marché.

Pour le secteur chimique, les prévisions de production pour l'industrie chimique européenne restent très prudentes, au regard des perspectives de croissance économique qui ont été revues à la baisse. Dans ces conditions, seule une croissance modérée des volumes transportés sur le Rhin peut être espérée.

Evolution du trafic rhénan traditionnel

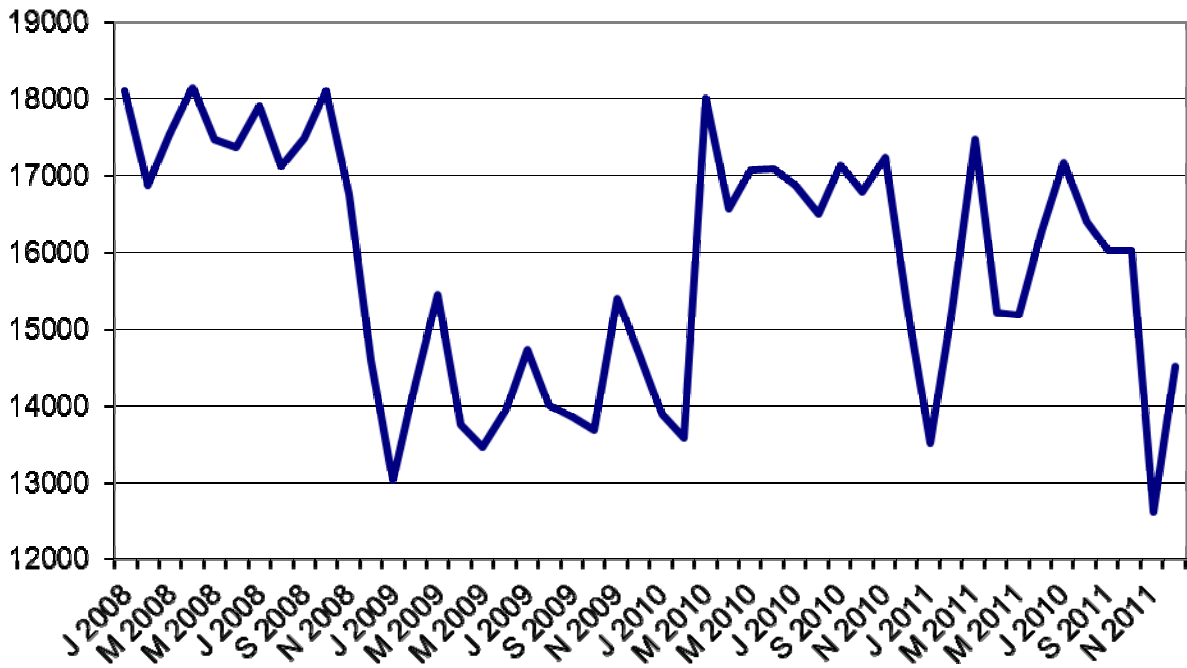
Année (en 1000 t)	2011	2010	Evolution 2011/2010	2 ^{ème} sem. 2011	2 ^{ème} sem. 2010	Evolution 2011/2010
Secteur agricole	19 948	19 930	0,1%	9 748	10 195	-4,4%
Engrais	4 321	4 272	1,1%	2 114	2 326	-9,1%
Combustibles minéraux solides	29 274	29 576	-1,0%	14 893	14 746	1,0%
Minerais et déchets pour la métallurgie	33 312	31 852	4,6%	15 784	15 632	1,0%
Produits métallurgiques	11 022	9 542	15,5%	5 341	5 123	4,3%
Matériaux de construction	27 814	34 603	-19,6%	14 342	17 709	-19,0%
Divers dont conteneurs et produits manufacturés	15 412	17 259	-10,7%	7 746	8 681	-10,8%
Total cale sèche	141 103	147 034	-4,0%	69 968	74 412	-6,0%
Secteur pétrolier	28 235	29 810	-5,3%	14 860	15 660	-5,1%
Secteur chimique	16 387	19 256	-14,9%	7 944	9 801	-18,9%
Total cale citerne	44 622	49 066	-9,1%	22 804	25 461	-10,4%
Total	185 725	196 100	-5,3%	92 772	99 873	-7,1%

Année	2011			2010			Evolution		
	Vides	Pleins	Ensemble	Vides	Pleins	Ensemble	Vides	Pleins	Ensemble
Conteneurs en EVP	623 873	1 351 257	1 975 130	448 975	1 445 459	1 894 434	39%	-6,5%	4,3%

2 ^{ème} semestre	2011			2010			Evolution		
	Vides	Pleins	Ensemble	Vides	Pleins	Ensemble	Vides	Pleins	Ensemble
Conteneurs en EVP	312 651	678 665	991 316	248 160	766 435	1 014 595	26%	-11,5%	-2,3%

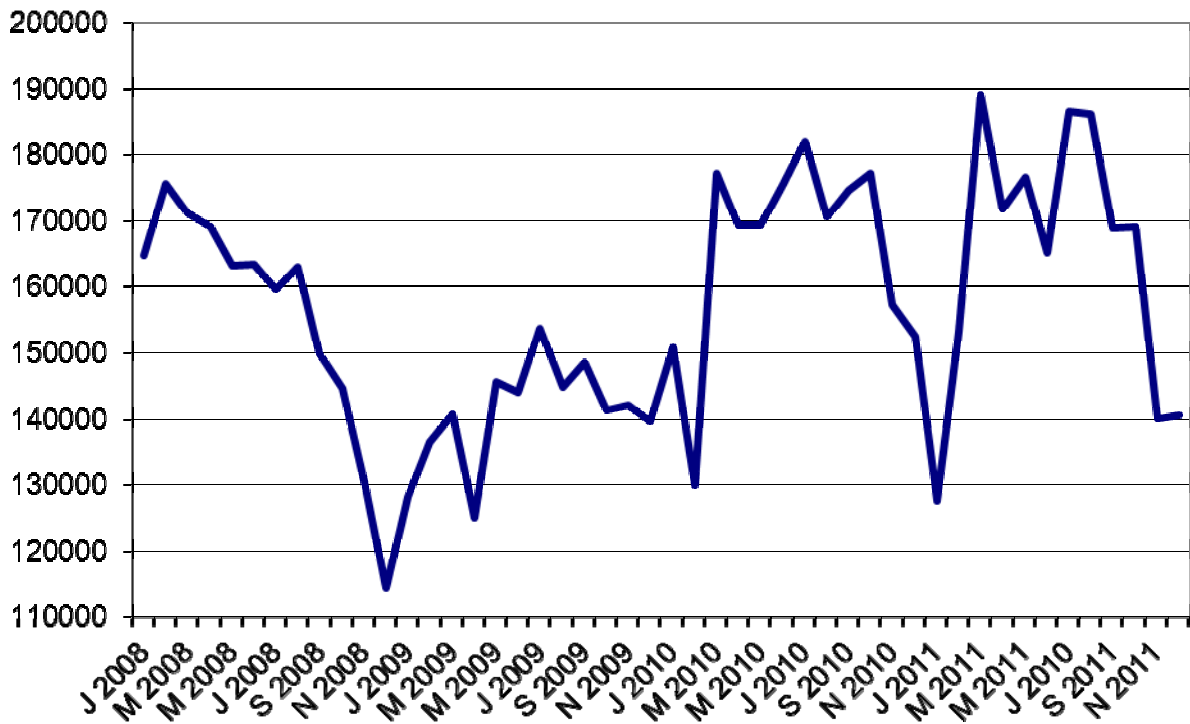
Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

Evolution mensuelle des transports de marchandises sur le Rhin traditionnel (en 1000 t)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

Evolution mensuelle des transports de conteneurs sur le Rhin Traditionnel (en EVP)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

Prévisions pour 2012 (navigation intérieure allemande)

Secteur	Production / Importation	Part du transport total (en % du volume)	Incidence prévue
			sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture	Les mauvaises récoltes sont compensées par des importations via les ports maritimes	16	0
Charbon	Production allemande d'acier en 2012 : +/- 0 % (*) mais effet de base	19	+
Sidérurgie : Minerai	Production allemande d'acier en 2012: +/- 0 % (*) mais effet de base	20	+
Sidérurgie : fer, acier	Production allemande d'acier en 2012: +/- 0 % (*) mais effet de base	8	+
Matériaux de construction	Sur le Rhin, des volumes plutôt en recul	27	-
Autres marchandises / conteneurs	Stabilité de la hausse dans le secteur des conteneurs	10	++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche			+
Produits pétroliers	Prix du pétrole à nouveau en hausse	60	0
Chimie	Industrie chimique : +/- 0 % mais effet de circonstance	40	+
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne			+

Sources :

Eurofer

Euracoal

Verein Deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

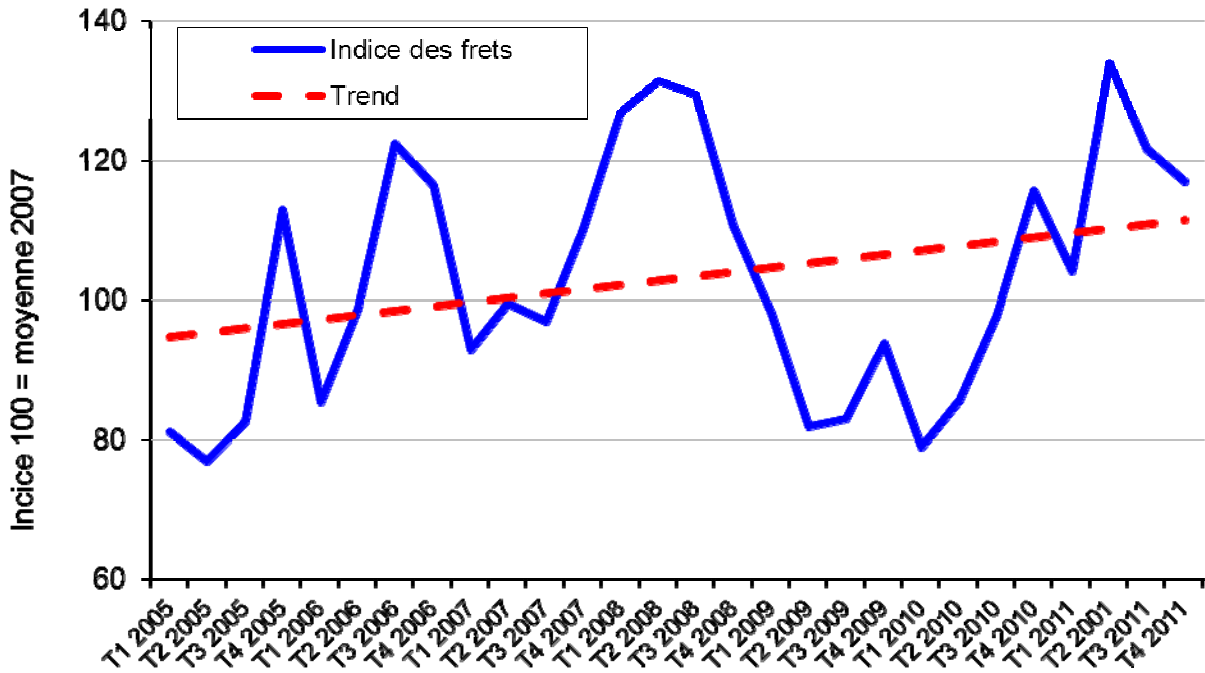
Prévisions CCNR sur la base de l'historique des évolutions et de calculs

(*) Par effet de base, il faut comprendre dans ce contexte que les transports sur le Rhin ont été limités en 2011 par suite de circonstances particulières (1. Accident au niveau de la Lorelei, 2. Ralentissement brutal de la conjoncture en milieu d'année, 3. Basses eaux). Il est peu probable que 2 de ces effets se reproduisent cette année. C'est pourquoi, les taux de progression pour la chimie, le secteur de l'acier et du charbon qui se voient affectés dans la colonne de droite d'un symbole (de type +, 0, ...), se situent légèrement au-dessus des attentes des secteurs professionnels concernés.

Evolution

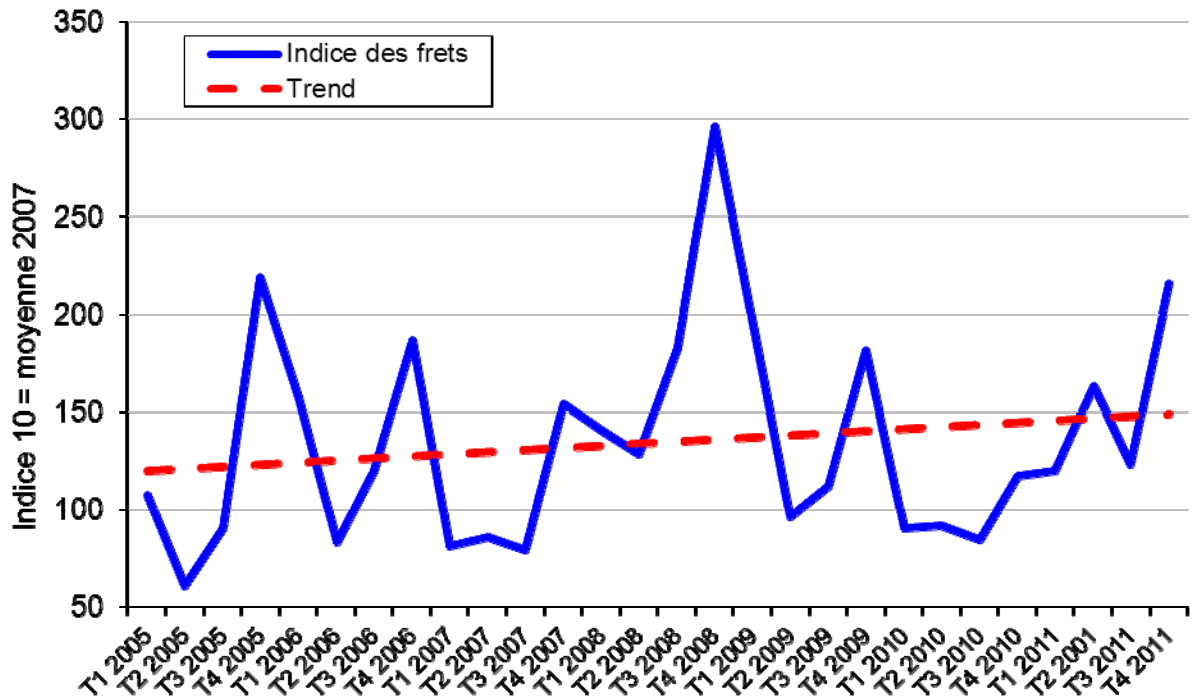
0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
> 20 %	----- / ++++

Evolution des frets dans la cale sèche



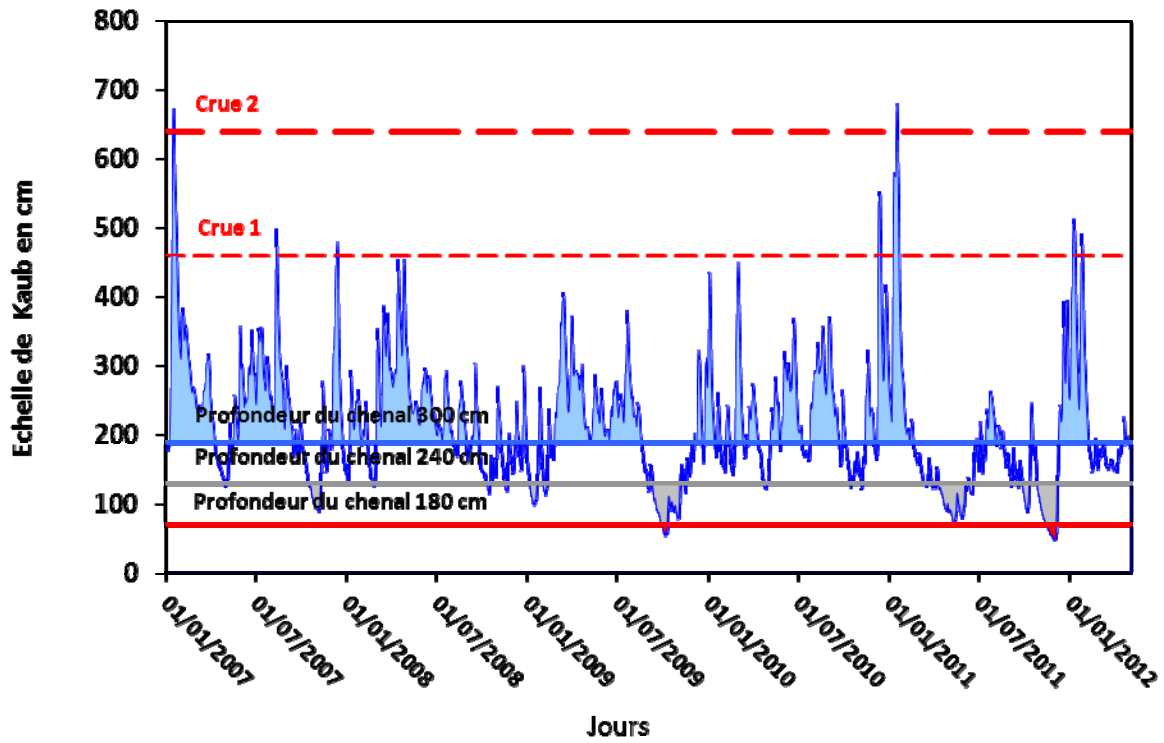
Sources : NEA

Evolution des frets dans la cale citerne (secteur pétrolier)



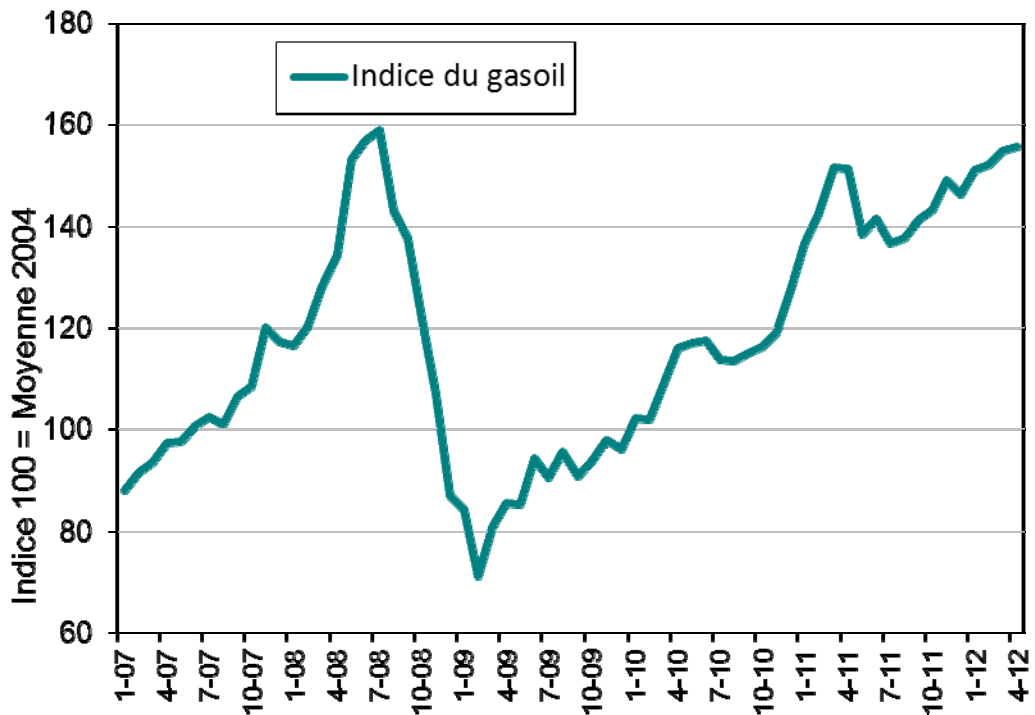
Sources : NEA, PJK international

Evolution de l'hydraulicité à Kaub



Sources : Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

Evolution des prix du gasoil



Sources : CBRB

Nouvelles constructions
(par année de mise en service)

Type de bateau	2008			2009			2010		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Barge ordinaires	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Total	148	432 333	128168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Automoteurs citernes	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Barges citernes	0	0		0	0		0	0	
Total	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Pousseurs	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Remorqueurs	4		3 890	5		7 780	1		810
Total	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Bateaux à cabines	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Bateaux à passagers	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Total	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Type de bateau	2011			Total depuis 2008		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	14	33 048	13 242	237	777 336	340 837
Barge ordinaires	15	35 768		173	339 980	0
Total	29	68 816	13 242	410	1 117 316	340 837
Automoteurs citernes	64	176 617	74 545	352	1 051 015	382 260
Barges citernes	2	3 262		2	3 262	0
Total	66	179 879	74 545	354	1 054 277	382 260
Pousseurs	2		1 268	16		17 868
Remorqueurs	0		0	10		12 480
Total	2		1 268	26		30 348
Bateaux à cabines	9		11 392	46		39 768
Bateaux à passagers	9		2 441	53		16 556
Total	18		13 833	99		56 324

Sources : Estimation réalisée par le Secrétariat sur base des données de l'IVR complétées par celles de la WSD-Südwest pour les bateaux allemands.

PROTOCOLE 8

Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Règlement de police pour la navigation du Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Stratégie de la CCNR pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions 2001-II-19 et 2011-II-6,

considérant que les services d'information fluviale (River Information Services – RIS), améliorent la sécurité, l'efficacité et les prestations logistiques, permettent un meilleur fonctionnement de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques et contribuent à une navigation intérieure sûre et respectueuse de l'environnement,

consciente des obligations résultant du droit communautaire pour quatre des cinq Etats membres de la CCNR

tenant compte des résultats de ses consultations exhaustives avec les associations internationales de la profession de la navigation intérieure européenne,

afin d'assurer une mise en œuvre concertée des SIF sur le Rhin,

adopte la stratégie de la CCNR pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin ci-annexée,

prend acte du complément ci-annexé au programme de travail du Comité du règlement de police,

charge son Comité du règlement de police s'il y a lieu, d'assurer à sa propre initiative l'adaptation permanente de la stratégie.

Annexes

Stratégie de la CCNR pour le développement et la mise en œuvre des services d'information fluviale sur le Rhin

1. Introduction

Les délégations de la CCNR ont décidé d'élaborer une stratégie pour la mise en œuvre coordonnée des Services d'Information Fluviale (River Information Services – SIF) sur le Rhin. Sur la base des objectifs généraux de la CCNR et de ceux spécifiques aux SIF, la CCNR et ses États membres détermineront les mesures à prendre. La stratégie tiendra notamment compte des obligations résultant du droit communautaire pour quatre des cinq États membres de la CCNR.

L'objectif de la CCNR est de contribuer à la prospérité de la navigation rhénane. Elle entend par là la garantie d'un cadre économique adéquat, l'amélioration de la compétitivité du transport sur le Rhin ainsi que l'intégration de la navigation rhénane dans le réseau européen de voies de navigation intérieure, notamment en tenant compte de nouvelles technologies. Un autre objectif de la CCNR est de garantir un standard de sécurité élevé pour la navigation et son environnement. Elle entend par ceci la sécurité de la navigation au sens strict ainsi que le développement du caractère respectueux de l'environnement de la navigation rhénane (résolution 2001-I-3). Ces objectifs guident aussi ses travaux concernant les services d'information fluviale.

Les services d'information fluviale, plus connus sous la désignation anglaise *River Information Services (RIS)* ont été développés entre 1997 et 2005 sous la forme d'une gamme complète de services pour l'échange d'informations entre les bateaux ainsi qu'entre les bateaux et les autorités des voies navigables et les intervenants logistiques. Dès le départ, les SIF se composaient de services pour les autorités nationales portant sur le trafic et le transport, de services de base pour la profession ainsi qu'une combinaison des deux. La CCNR offre depuis cette époque et plus particulièrement depuis la création de son groupe de travail RIS en 1998 une base institutionnelle pour le développement des standards SIF avec l'appui de quatre groupes d'experts indépendants. Les standards SIF sont principalement des descriptions techniques de procédures électroniques pour l'échange d'informations et leur utilisation. Ils constituent la base pour l'harmonisation des services d'information sur le Rhin et sur la totalité du système européen de voies navigables. Plusieurs de ces standards ont été adoptés entre temps par l'UE, la Commission du Danube et la CEE-ONU. A ce jour, la CCNR est toutefois la seule institution à avoir adopté officiellement tous les standards.

Les objectifs des SIF sont d'améliorer la sécurité, l'efficacité et les prestations logistiques afin de permettre un meilleur fonctionnement de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques et d'apporter une contribution pour une navigation intérieure sûre et respectueuse de l'environnement.

Les services d'information de la navigation maritime et de la navigation intérieure devraient être compatibles les uns avec les autres autant que nécessaire.

La directive 2005/44/CE (directive SIF)⁷ publiée en 2005 exige également pour l'utilisation des SIF les standards techniques (spécifications) susmentionnés, que les Etats membres de l'UE sont tenus d'appliquer⁸. En outre, elle exige des Etats membres, pour les voies navigables de la classe CEMT IV et supérieures, qui sont reliées au réseau de voies navigables d'un autre Etat membre de l'UE,

- a) de fournir aux usagers des SIF toutes les données pertinentes concernant la navigation et la planification des voyages sur les voies de navigation intérieure concernées. Ces données doivent être accessibles au moins dans un format électronique ;
- b) de veiller à ce que les usagers des SIF disposent, en plus des données visées à la lettre a), de cartes électroniques adaptées à la navigation pour toutes leurs voies navigables de classe Va et supérieure conformément à la classification des voies navigables européennes ;
- c) d'habiliter les autorités compétentes, pour autant que la réglementation nationale ou internationale exige la notification des bâtiments, à recevoir des messages électroniques comportant des données nécessaires relatives aux bateaux. Pour les transports transfrontaliers, ces informations doivent être transmises aux autorités compétentes de l'État voisin. Cette transmission doit être effectuée avant que les bâtiments n'atteignent la frontière ;
- d) de veiller à ce que les avis à la batellerie, y compris les informations relatives à la hauteur d'eau (ou à l'enfoncement maximum autorisé) et au gel sur leurs voies navigables, soient fournis sous la forme de messages normalisés, encodés et téléchargeables. Le message normalisé contient au moins les informations nécessaires à une navigation sûre. Les avis à la batellerie doivent être accessibles au moins dans un format électronique.

En outre, la directive SIF exige que les Etats membres garantissent la protection des données obtenues.

Contrairement à la directive SIF qui s'adresse aux Etats membres et exige que ceux-ci appliquent les standards, les standards introduits par la CCNR ne sont pas introduits en tant que tels. Des prescriptions spéciales dans les règlements de la navigation rhénane prescrivent les standards par le biais de l'obligation d'utiliser certaines technologies des SIF, par exemple pour les annonces électroniques obligatoires ou la réception par type d'appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation et d'appareils AIS Intérieur. (Voir section 5.3)

⁷ Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires

⁸ Cette obligation ne sera applicable que lorsque l'UE aura introduit les standards correspondants de manière obligatoire par un règlement. Tel n'est pas encore le cas pour le standard ECDIS Intérieur.

2. Services SIF

Un service fournit et exploite des informations. Il contribue à l'amélioration des performances des usagers de SIF. Les services sont des moyens mis à la disposition des usagers pour atteindre les objectifs visés par les SIF. Dans les directives et recommandations pour les services d'information fluviale de l'AIPCN sont définis les services SIF suivants :

(1) Service d'informations relatives au chenal navigable

(2) Service d'informations relatives au trafic

- (a) Information tactique relative au trafic
- (b) Information stratégique relative au trafic

(3) Gestion du trafic

- (a) Gestion locale du trafic (services de gestion du trafic)
- (b) Gestion des écluses et ponts
- (c) Planification du trafic

(4) Prévention des accidents

(5) Informations pour la logistique des transports

- (a) Planification des voyages
- (b) Gestion du transport
- (c) Gestion intermodale des ports et terminaux
- (d) Gestion des cargaisons et flottes

(6) Informations pour la mise en œuvre de prescriptions

(7) Statistiques

(8) Redevances de voies navigables et taxes portuaires

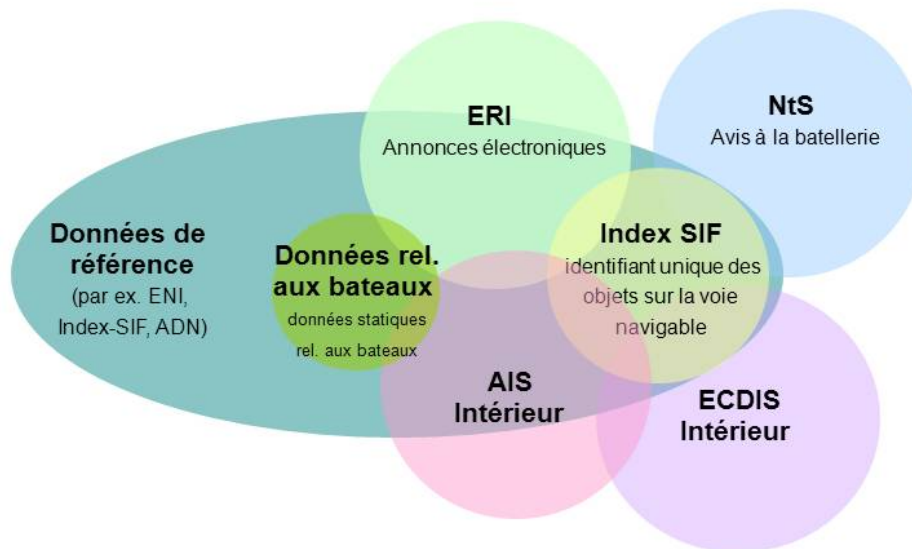
3. Technologies SIF

Les services des SIF sont mis en œuvre au moyen de diverses technologies. Dans certains cas, plusieurs technologies sont disponibles pour atteindre certains objectifs. Les mesures proposées dans le cadre de la stratégie sont toujours liées à certaines technologies en particulier. C'est pourquoi sont présentées ci-après les principales technologies SIF.

3.1 Technologies déterminantes pour les SIF

Les technologies déterminantes pour les SIF jouent un rôle central pour la mise à disposition de SIF. Les technologies déterminantes sont l'ECDIS Intérieur, les annonces électroniques, l' AIS Intérieur et les avis à la batellerie. L'utilisation efficace et réelle des technologies déterminantes pour les SIF est basée sur la spécification et le codage, la formalisation et l'utilisation harmonisée de données de référence. Les données relatives au bateau et l'Index SIF sont des éléments particuliers des données de référence.

Fig. 1 Technologies déterminantes pour les SIF et données de référence



ECDIS Intérieur

ECDIS Intérieur signifie *Electronic Chart Display and Information System* pour la navigation intérieure. L'ECDIS est un système d'information de la navigation qui affiche une sélection d'informations d'une carte électronique de navigation (*Electronic Navigational Chart (ENC)*), les associe à des informations relatives à la position provenant de capteurs de navigation et qui affiche si nécessaire des informations supplémentaires relatives à la navigation.

Le mode information des appareils ECDIS intérieur constitue en fait un atlas électronique destiné à faciliter l'orientation et à fournir des informations relatives à la navigation intérieure. Il n'est pas destiné à la conduite du bateau. Relié à un capteur permettant de détecter la position, l'image cartographique peut être actualisée automatiquement de sorte que le bateau équipé soit toujours représenté au centre de l'écran. La représentation d'autres bateaux également équipés de l'AIS Intérieur est possible si l'appareil est connecté à un transpondeur AIS Intérieur.

Le "mode navigation" désigne l'utilisation du système ECDIS intérieur pour la conduite du bateau avec superposition de l'image radar. Les appareils ECDIS intérieur qui peuvent être utilisés en mode navigation sont des installations radar de navigation au sens des Prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation pour la navigation rhénane. Ils sont par conséquent soumis à une procédure d'agrément de type et de posséder l'agrément. La position du bâtiment doit être déterminée par un système permanent de positionnement dont la précision est conforme aux exigences d'une navigation sûre.

AIS Intérieur

L'AIS Intérieur (AIS signifie "Automatic Identification System") est une technologie SIF déterminante pour l'échange automatique de données d'identification et de données nautiques entre les bateaux et entre les bateaux et les services à terre. L'AIS Intérieur est un système coopératif, ce qui signifie que chaque participant à l'échange de données doit disposer d'un appareil AIS Intérieur en fonctionnement. L'AIS Intérieur est un instrument destiné au suivi et au repérage (*Tracking and Tracing*) de bateaux de la navigation intérieure ayant pour objectif d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure. L'AIS Intérieur contribue à la conduite du bateau (*Onboard-Navigation*), à la gestion des mouvements des bateaux depuis la terre y compris les services de gestion locale du trafic, la gestion des écluses et des ponts, la planification des voyages, la prévention des accidents, l'information pour la logistique de transport et les informations pour la mise en œuvre des prescriptions.

Annonces électroniques

Les annonces électroniques sont une technologie déterminante pour les SIF qui facilite les services SIF information stratégique relative au trafic, gestion du trafic, prévention des accidents, statistiques, mise en œuvre des prescriptions, redevances des voies navigables et droits portuaires et informations pour la logistique du transport.

Avis à la batellerie

Les avis à la batellerie sont une technologie déterminante pour les SIF qui fournit sous une forme standardisée et indépendante des langues des informations relatives à la voie navigable et au trafic ainsi que des informations hydrographiques, à savoir des informations relatives aux conditions météorologiques, aux hauteurs d'eau et à la présence de glace.

Les avis à la batellerie participent aux services d'informations relatives au chenal navigable et à la planification du trafic en tant que partie des informations pour la logistique du transport.

3.2 Données de référence

Les tableaux de référence et de codes SIF sont des éléments déterminants du standard SIF et constituent un lien étroit entre les différents services SIF. L'échange de données électroniques sans intervention humaine directe entre les usagers des SIF et les services SIF est facilité par l'utilisation de codes et de références.

3.3 Technologies de base en liaison avec les SIF

Outre les technologies déterminantes spécifiques aux SIF, il existe aussi des technologies de base telles que le radar et les services de radiocommunication OUC, qui sont des technologies utilisées depuis de nombreuses décennies pour assister la navigation et qui revêtent également une importance fondamentale pour les services SIF

Radiotéléphonie sur les voies de navigation intérieure

Le service de radiotéléphonie sur les voies de navigation intérieure permet l'utilisation de la radiotéléphonie à certaines fins sur certaines voies prédéfinies et suivant des procédures de service (réseaux). La radiotéléphonie pour la navigation intérieure compte cinq réseaux :

- bateau-bateau,
- information nautique,
- bateau-autorité portuaire,
- radiocommunications de bord,
- radiocommunications de correspondance publique (service non obligatoire).

Sur ces cinq catégories, seules les trois premières sont importantes pour le RIS. La radiotéléphonie permet la transmission rapide et directe d'informations entre les conducteurs, les administrations de la voie navigable et les administrations portuaires. Il s'agit du moyen le plus approprié pour l'échange en temps réel des informations nécessaires rapidement.

Radar

Le radar devrait être utilisé en tant qu'instrument de navigation fondamental étant donné qu'il présente de manière fidèle à la réalité la position actuelle du bateau. En outre, contrairement à l'AIS Intérieur, le radar n'est pas d'un système coopératif, ce qui signifie qu'il détecte aussi un objet sous la forme "d'un écho radar", sans participation active de cet objet. Le radar constitue la base pour la présentation tactique des informations relatives au trafic à bord d'un bateau. Lorsque l'ECDIS Intérieur est utilisé en mode navigation, les informations radar s'affichent sous la carte électronique. Si des informations AIS Intérieur sont disponibles, celles-ci sont affichées. En mode navigation, l'image radar bénéficie d'une priorité absolue pour l'affichage. Les radars terrestres devraient être la source d'information prioritaire pour une image tactique du trafic dans un VTS.

4. Objectifs et conditions préalables de la CCNR concernant les SIF

4.1 Objectifs

Sur la base de ces objectifs généraux de la CCNR et constatant que les techniques d'information connaissent un développement dynamique dans différents secteurs du transport et qu'il convient pour la CCNR de contribuer aux futurs développements dans ce domaine porteur d'avenir pour la navigation intérieure afin d'améliorer encore la sécurité l'efficacité et le caractère respectueux de l'environnement de la navigation rhénane, la CCNR a fixé dans le passé ses propres objectifs concernant les SIF.

La CCNR a l'intention de contribuer aux efforts d'harmonisation sur le plan européen et de promouvoir l'unification de services en navigation intérieure au moyen de standards établis d'un commun accord sur le Rhin. Elle a notamment chargé son groupe de travail d'examiner l'utilisation des SIF sur le Rhin en tenant compte des directives SIF⁹ (de l'AIPCN) (résolution 2001-II-19). La mise en œuvre de SIF transfrontaliers a montré qu'une standardisation ne suffit pas pour garantir l'harmonisation des SIF. Dans le cadre de la CCNR, les États riverains du Rhin se sont par conséquent attachés, lors de l'introduction des SIF, à uniformiser et coordonner aussi les procédures pour la mise à disposition et la mise en œuvre des SIF, y compris les sanctions en cas d'infraction aux prescriptions correspondantes. L'objectif de la CCNR est d'aboutir à une introduction des SIF qui soit non seulement simultanée mais aussi harmonisée le long du Rhin.

La condition préalable à bord des bateaux pour une introduction harmonisée est la disponibilité des appareils nécessaires au minimum pour l'utilisation des SIF. Ici encore, l'établissement de standards n'est pas suffisant. C'est pourquoi la CCNR a établi des prescriptions qui garantissent de manière efficace l'observation des standards techniques. Pour autant que nécessaire, elle a prescrit également l'obligation d'équiper les bateaux des appareils nécessaires.

⁹ La CCNR a adopté ces directives par la résolution 2003-I-22. Ces directives ont été révisées en 2004 et 2011 (voir point 2).
c/CC/R12_1fr

Les SIF peuvent être utilisés pour la gestion du trafic, la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement et la logistique du transport. Pour ce qui concerne la stratégie SIF, la CCNR n'aborde principalement la gestion du trafic et la sécurité de la navigation. Les systèmes de SIF peuvent également être utilisés pour la logistique du transport, que ce soit à bord ou à terre, à condition que les mesures nécessaires aient été prises pour garantir la préservation de la confidentialité de la navigation et des bateaux.

Cependant, l'initiative d'utiliser l'information des SIF pour la logistique relève de la responsabilité de la profession dans le sens large du terme.

4.2 Conditions préalables

Confidentialité des données

L'information transmise entre la navigation et les administrations de la voie navigable n'est utilisée par celles-ci qu'entre autres pour la gestion du trafic sur le Rhin et n'est mise à la disposition de tiers qu'avec l'accord des parties concernées. La confidentialité des données relève de la responsabilité des états membres de la CCNR.

Coût / utilité

Les investissements nécessaires pour la mise en œuvre des SIF doivent être proportionnels à l'utilité (sociale) attendue de cet investissement. Ceci fera objet d'une étude d'impact conformément à l'usage au sein de la CCNR.

5. Recommandations

Concernant cette stratégie, la CCNR recommande :

- Conformément au Règlement (CEE) n° 11/60¹⁰ tous les documents de cargaison doivent être à bord. Dans le souci de limiter le nombre des documents requis, le CCNR invite la Commission européenne d'adapter ce Règlement n° 11 à l'évolution actuelle.
- La navigation y gagnerait si l'introduction des SIF sur le Rhin était étendue au réseau des voies navigables relié au Rhin. Cela concerne notamment la limitation du nombre de documents requis, les annonces électroniques, ainsi que la gestion des écluses et des aires de stationnement. La CCNR recommande à ses états membres de donner un contenu à ces considérations.

¹⁰ Règlement n° 11 concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en exécution de l'article 79, paragraphe 3, du traité instituant la Communauté économique européenne (Journal officiel des Communautés européennes du 16 août 1960).

6. Utilisation actuelle des SIF le long du Rhin (état actuel)

6.1 Objectifs supportés à ce jour

Les mesures prises à ce jour soutiennent essentiellement les objectifs suivants

- Garantie de la communication et de l'échange d'informations bateau – bateau, bateau – terre et terre – bateau relatifs à la concertation préalable à la rencontre, aux annonces et aux informations sur les événements,
- Soutien à la perception visuelle pendant le trajet via la mise à disposition ciblée d'informations et
- Contribution à la prévention des accidents par l'introduction de l'obligation d'annonce pour certains bateaux qui représentent en cas d'avarie une menace accrue pour le trafic fluvial et l'environnement.

Les différentes mesures ont généralement été introduites progressivement sur le Rhin et améliorées et complétées en fonction des besoins.

6.2 Description détaillée des objectifs et tâches

L'**annexe 1, tableau 1** décrit en détails les objectifs et les tâches qui ont été couverts par les SIF sur l'ensemble du Rhin concernant la navigation sur le Rhin. En complément sont ajoutés les services correspondants, les technologies SIF¹¹ utilisées ainsi que les mesures introduites et réglementées par la CCNR et les États membres. Les applications spécifiques introduites le long du Rhin sont présentées dans l'**annexe 1, tableau 2**.

6.3 Prescriptions actuelles en matière d'équipement et d'utilisation à bord

Les dispositions relatives à l'agrément et à l'utilisation des appareils à bord qui figurent dans le RPNR et le RVBR constituent une condition nécessaire à la mise en œuvre des objectifs et des tâches actuellement couverts par les SIF le long du Rhin.

Les exigences relatives à l'agrément et à l'utilisation concernent actuellement

- les installations de radiotéléphonie,
- les appareils radar (y compris les indicateurs de vitesse de giration),
- les appareils ECDIS Intérieur en mode navigation,
- les appareils AIS Intérieur.

Il existe une obligation de mise en service et d'utilisation des installations de radiotéléphonie durant la navigation, tandis que les appareils radars doivent impérativement être utilisés par temps bouché. (Des dispositions spéciales sont applicables aux menues embarcations et aux bacs.) Les appareils radar doivent exclusivement être utilisés avec un indicateur de vitesse de giration. Il en va de même pour les appareils ECDIS Intérieur qui peuvent être utilisés avec une image radar superposée (mode navigation) en cas d'utilisation de l'ECDIS Intérieur lors de la conduite du bateau. Il existe, pour les appareils ECDIS Intérieur en mode navigation, une obligation d'utiliser les cartes électroniques de navigation officielles.

Le conducteur du bateau doit être en mesure d'attester qu'il possède les compétences nécessaires pour l'utilisation de la radiophonie et pour la conduite au radar.

¹¹ Télécopie, courriel, SMS ne sont pas mentionnés dans les directives SIF (2004), mais sont toutefois considérés comme des systèmes SIF.

Les prescriptions actuelles relatives à l’AIS comprennent une autorisation exclusive d'utiliser l’AIS Intérieur accordée à tous les bateaux/convois de navigation intérieure et aux menues embarcations. Seuls les navires de mer sont autorisés à utiliser certains appareils AIS maritimes. Dès lors qu’elles utilisent l’AIS Intérieur, les menues embarcations doivent également être équipées d’une installation de radiotéléphonie pour le réseau bateau-bateau.

Il n’existe à l’heure actuelle aucune réglementation relative à l’agrément et à l’utilisation d’appareils ECDIS Intérieur en mode information, de récepteurs GPS et de régulateurs de vitesse de giration.

Les SIF sont conçus en priorité pour les grands bâtiments¹². Les menues embarcations et donc essentiellement la navigation de plaisance ont par conséquent été exclus dans une large mesure lors de la rédaction d’exigences applicables aux appareils de navigation et lors de leur utilisation. Les menues embarcations peuvent à ce jour utiliser les SIF sur une base volontaire si elles disposent d’appareils identiques à ceux des grands bâtiments. Par conséquent, les appareils AIS Intérieurs spécifiquement destinés à la navigation de plaisance qui sont autorisés en navigation maritime (Appareils AIS de classe B) ne sont pas autorisés sur le Rhin.

L'annexe 2 présente les prescriptions actuelles de la CCNR concernant les SIF et les équipements.

7. Evolution de la stratégie SIF de la CCNR

Le choix de futures mesures visant à étendre les SIF sur le Rhin, c'est-à-dire la stratégie SIF de la CCNR au sens strict, est effectué sur la base des critères préalablement définis par le Comité du règlement de police de la CCNR. Ces critères permettent d'évaluer non seulement l'importance des mesures mais aussi l'urgence de leur mise en œuvre. Ceci permet à la CCNR, outre le classement habituel des mesures selon leur importance, de fixer aussi un calendrier approprié pour le traitement des différentes mesures par ses organes.

7.1 Critères de décision

Les critères sur lesquels s'appuie la stratégie SIF de la CCNR figurent dans le tableau ci-après. Outre les critères habituels de coût et d'utilité qui sont définis de manière plus précise, est également prise en compte l'existence ou non d'une obligation faite aux Etats membres de mettre en œuvre une mesure en vertu de la directive SIF. Le critère développement critique indique si, sur la base de développements particuliers en navigation rhénane, une mesure devrait être mise en œuvre dans un délai donné.

	Critères de décision									
	Coût				Utilité				Autres	
Mesure	CCNR	États membres	Profession de la navigation	Autres	Gain en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique

¹² Les grands bâtiments désignent les bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations au sens de l'article 1.01, lettre m, du RPNR.

Une appréciation qualitative des mesures proposées sur la base des critères ci-avant est appropriée dans le cadre de l'élaboration de la stratégie. Une appréciation quantitative dans le cadre d'une étude d'impact ne devrait intervenir que si, sur la base de l'appréciation qualitative, la CCNR estime que certaines mesures sont pertinentes et que leur mise en œuvre est justifiée.

L'appréciation qualitative est effectuée sur la base du tableau ci-avant pour chaque mesure proposée. Les signes utilisés à cet effet sont expliqués dans les tableaux ci-après. Lorsqu'un critère ne peut être évalué, ceci est indiqué par N.A. = non applicable.

Critères de décision concernant les coûts

L'évaluation des coûts dépend de ceux qui les supportent. Pour la profession de la navigation et les Etats membres, l'évaluation se limite essentiellement aux coûts des investissements, l'évaluation d'autres coûts étant impossible concrètement dans le cadre de cette stratégie.

Concernant la CCNR, aucun coût ou un coût peu élevé est retenu lorsqu'une mesure ne nécessite pas de travaux importants de la part des organes ni de résolution. Un coût moyen est retenu par exemple lorsqu'une mesure nécessite des travaux ordinaires de la part des organes ainsi qu'une résolution correspondante. Des coûts élevés sont retenus par exemple lorsque plusieurs organes doivent réaliser des travaux étendus, en particulier avec l'intervention de groupes d'experts.

En ce qui concerne la profession de la navigation aucun coût ou un coût peu élevé est retenu lorsqu'une mesure n'implique aucune obligation faite à la profession de la navigation. Un coût moyen est retenu par exemple si une obligation d'équipement est prévue pour l'ECDIS Intérieur en mode information. Un coût élevé est retenu par exemple si une obligation d'équipement est prévue pour l'ECDIS Intérieur en mode navigation. (L'ECDIS Intérieur en mode navigation inclut l'installation radar).

Concernant les Etats membres, aucun coût ou un coût peu élevé est retenu lorsqu'une mesure ne nécessite pas d'investissements importants mais seulement les travaux réglementaires habituels. Un coût moyen est retenu par exemple si une mesure nécessite des investissements pour l'équipement des postes de trafic ou des travaux législatifs étendus. Un coût élevé est retenu par exemple si doivent être construites des infrastructures terrestres étendues pour les techniques de l'information.

Il est important de noter à cet égard que les coûts des différentes mesures ne s'additionnent pas. Si des équipements sont nécessaires à terre ou à bord en liaison avec une mesure donnée, ces équipements peuvent servir pour d'autres mesures. Le coût de ces équipements n'est à supporter qu'une seule fois.

	Appréciation
Coût élevé	++
Coût moyen	+
Coût très peu élevé ou aucun coût	o

Critères d'appréciation concernant l'utilité

	Appréciation
Très forte amélioration	++
Amélioration	+
Pas d'incidence	o
Dégradation	-
Très forte dégradation	--

Critères d'appréciation concernant d'autres critères de décision (exigences de l'UE, développement critique)

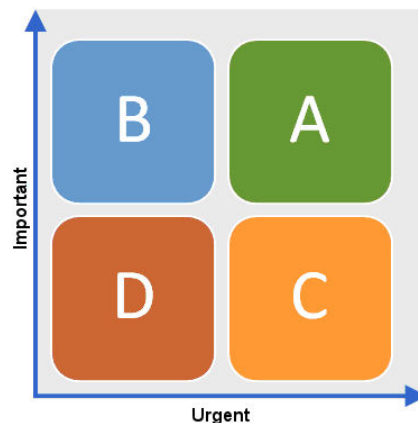
	Appréciation
Présents	oui
Absents	non

7.2 Fixation de priorités

La fixation de priorités tient compte de **l'urgence** et de **l'importance** des mesures proposées, ces critères étant pris en compte comme suit :

- *l'urgence* décrit la nécessité ou l'utilité de mettre en œuvre une mesure rapidement, c'est-à-dire une priorité temporelle.
- *l'importance* décrit l'importance d'une mesure pour la navigation rhénane.

Au terme de l'appréciation de l'urgence et de l'importance, les mesures sont inscrites dans le système de coordonnées ci-après.



Mesures A : Ces mesures sont importantes et doivent être mises en œuvre rapidement.

Mesures B : Ces mesures sont importantes mais ne sont pas urgentes. Pour ces mesures sont présentées des propositions pour leur préparation et mise en œuvre, y compris à moyen et long terme.

Mesures C : La réalisation de ces mesures est urgente, mais il ne s'agit pas de tâches importantes. Toutefois, la mise en œuvre de devrait pas entraver la réalisation des mesures A ou B en raison de ressources limitées.

Mesures D : De telles mesures ne sont ni importantes ni urgentes.

La fixation de priorités permet aussi de préparer le programme de travail de la CCNR, ce dernier indiquant pour chaque activité à la fois le degré de priorité (l'importance) et le délai de traitement (l'urgence).

7.3 Futures mesures

Les autres mesures actuellement envisageables et susceptibles d'être reprises au cours des prochaines années par la CCNR sont décrites de manière détaillée dans **l'annexe 3** ci-après. Certaines des mesures mentionnées sont conditionnées par l'introduction d'autres mesures ou leur rentabilité ne sera assurée qu'en parallèle à d'autres mesures. A titre d'exemple, les investissements nécessaires pour de nombreuses applications ne seront rentables qu'en cas d'utilisation de l'infrastructure AIS à terre.

Les mesures suivantes doivent notamment être examinées :

- Amélioration de la communication et de l'échange d'informations bateau – bateau, bateau – terre et terre – bateau (M-I.1) par le biais de
 - o l'utilisation de la technologie AIS pour les annonces relatives à la sécurité
 - o l'uniformisation des annonces (obligation d'annonce, annonce aux écluses, etc.) par la suppression de moyens d'annonce désormais rarement utilisés tels que par exemple la télécopie ou le téléphone.
- Mise à disposition d'informations supplémentaires visant à améliorer les possibilités actuelles de perception visuelle durant la navigation (M-I.2) par :
 - o l'obligation d'utiliser à bord de cartes électroniques de navigation officielles dans toutes les applications ECDIS Intérieur (y compris en mode information),
 - o la détermination de critères homogènes destinés à la réalisation et au renouvellement de cartes électroniques de navigation des voies navigables et des ports concernant les contenus de données minimum, le rythme du renouvellement, etc.
 - o l'agrément d'appareils AIS de classe B pour les bateaux de plaisance et les menues embarcations,
 - o l'utilisation exclusive de récepteurs GNSS possédant un agrément maritime (certification),
 - o l'utilisation exclusive de compas satellites possédant un agrément maritime ou autre (certification),
 - o la décision concernant l'éventuel raccordement du panneau bleu à l'AIS intérieur,
 - o l'introduction de mesures visant à faciliter l'auto-signalisation (auto-signalisation AIS en association avec l'ECDIS intérieur).
- La navigation et/ou les tâches de l'administration visant à prévenir les accidents peuvent être facilitées (M-I.3) par :
 - o l'uniformisation des obligations d'annonce concernant des secteurs donnés,
 - o l'extension progressive de l'obligation de communiquer les annonces par voie électronique à tous les bâtiments soumis à l'obligation d'annonce,
 - o l'extension progressive de l'obligation de communiquer les annonces par voie électronique à tous les bâtiments,
 - o l'examen de possibilités de réduire le nombre des points d'annonce après l'introduction d'une obligation de faire fonctionner l'AIS Intérieur,
 - o l'envoi d'annonces relatives à la sécurité via AIS Intérieur en cas d'avarie.

- Contribution à une gestion du trafic auto-organisée (M-I.4) par
 - o la contribution à l'information volontaire sur le taux actuel des aires de stationnement
 - o la gestion des écluses et des ponts
 - o la gestion des aires de stationnement.
- Obtention d'une meilleure discipline concernant le respect des temps de navigation par la facilitation des contrôles (M-I.5).
- Facilitation de la réalisation de l'observation du marché par l'utilisation d'une base de données optimisée (M-II.1).
- Amélioration de l'efficacité à bord des bateaux (M-II.2).
 - o Simplification des procédures administratives en poursuivant l'objectif « zéro papier en navigation ».

7.4 Description détaillée de futures mesures

L'**annexe 3** présente de manière détaillée, en vue de l'élaboration de la stratégie, tous les objectifs et les tâches qui devraient à l'avenir être couverts par les SIF pour la navigation sur le Rhin. Les nouvelles mesures contiennent uniquement les mesures nécessaires par rapport à l'état actuel. En complément sont ajoutés les services correspondants, les technologies SIF supplémentaires requises, ainsi que les mesures nécessaires et les résultats de la fixation de priorités. L'évaluation de chacune des futures mesures possibles et du degré de priorité est présentée en **annexe 4**.

Les mesures qui servent à la protection de l'environnement ne sont pas désignées comme telles de manière explicite, mais sont prises en compte. Ainsi, toutes les mesures qui visent à améliorer la sécurité contribuent aussi à éviter ou réduire le déversement de matières dangereuses dans la voie navigable. Les mesures portant sur la gestion du trafic peuvent contribuer à optimiser les flux de trafic. Un flux de trafic optimisé permet de réduire la consommation de carburant et donc aussi les émissions.

8. Rôle de la CCNR dans l'Europe des SIF

Par la directive 2005/44/CE, l'UE a établi un cadre pour l'introduction et l'adaptation permanente des exigences, spécifications et conditions techniques permettant d'assurer des SIF harmonisés, interopérables et ouverts sur les voies navigables communautaires. Cette introduction et adaptation permanente d'exigences, spécifications et conditions techniques par la Commission européenne est assurée avec l'appui du comité visé à l'article 11. L'UE appuie la recherche et le développement dans le domaine des SIF dans le cadre de divers projets. Elle contribue aussi financièrement à la réalisation d'infrastructures SIF dans les Etats membres.

Les spécifications et standards pour les SIF sont élaborés par les groupes d'experts SIF indépendants. Ceux-ci mettent à la disposition de l'UE, de la CCNR et d'autres organisations leurs propositions concernant des standards ainsi que d'autres documents. L'UE et la CCNR mettent en œuvre ces propositions sur le plan juridique. La CCNR coopère avec les groupes d'experts et vérifie par son approche globale la compatibilité de leurs propositions avec les prescriptions correspondantes ainsi que leur applicabilité concrète. Elle contribue notamment à garantir que les standards puissent être incorporés aux exigences techniques applicables aux bateaux et à leurs équipements. La CCNR contribue aux travaux des groupes d'experts par l'adoption formelle des standards à brève échéance. Dans de nombreux cas, les groupes d'experts interviennent pour le compte de la CCNR.

La CCNR est intervenue de manière précoce et importante en faveur de la mise en œuvre des SIF sur le Rhin. En coopération avec les États riverains du Rhin, elle s'assure d'une introduction concertée des SIF pour la navigation rhénane. Elle utilise à cet effet ses compétences réglementaires et des concertations entre les États sur les procédures de mise en œuvre et de fonctionnement des SIF. La mise en œuvre de la directive 2005/44/CE est essentiellement assurée par les administrations des voies navigables des États membres. En revanche, la CCNR introduit par l'intermédiaire de ses règlements une obligation faite aux usagers des voies navigables. Cette "double" mise en œuvre permet de garantir une mise en œuvre concertée des SIF.

Rôle en tant que prestataire de service pour contribuer à l'adaptation permanente, à la mise en œuvre et au fonctionnement des SIF

La CCNR a constaté que de nombreux facteurs permettent à la CCNR d'apporter des contributions importantes dans le domaine des SIF, notamment l'importance majeure de la navigation rhénane en Europe, sa maîtrise inégalée de la réglementation européenne pour la navigation intérieure et la longue expérience de son Secrétariat pour la mise à disposition et la gestion de documents et de données. La CCNR a déjà exprimé ce constat concernant la gestion de la banque de données européenne relatives aux bateaux. Elle pourrait aussi fournir des prestations similaires en liaison avec d'autres données de référence des SIF, notamment pour l'Index SIF. En outre, la CCNR pourrait entretenir un portail SIF commun ainsi qu'un possible serveur central pour la position des bateaux et prendre en charge si nécessaire la mise à disposition centralisée d'Avis à la batellerie et de cartes électroniques de navigation. La possibilité que la CCNR assume le rôle de prestataire de service nécessite des concertations et accords avec la Commission européenne.

Rôle dans le cadre de la gestion du transport

Dans le cadre de la mise en œuvre et du fonctionnement des SIF, la CCNR a logiquement axé ses travaux sur l'appui à la gestion du trafic. Peu à peu entre en ligne de compte l'aspect encore manquant de l'appui à la gestion du transport. La CCNR devra encore décider si ceci constitue un domaine dans lequel, compte tenu de ses objectifs, elle peut et souhaite fournir une contribution dans le cadre de l'appui à la navigation intérieure et à la chaîne de transport.

Rôle dans le cadre de la garantie de qualité (Quality of Information)

Parmi les tâches actuelles dans le domaine des SIF est actuellement menée dans le contexte européen une action "Quality of Information Services". Une uniformisation d'exigences ou de procédures peut permettre de réaliser des économies et revêt par conséquent un intérêt pour tous les États membres. Ici aussi, la CCNR devra décider s'il s'agit d'un domaine dans lequel elle pourrait et souhaiterait fournir une contribution dans le cadre de ses objectifs.

Tableau 1 : Applications couvrant l'intégralité du Rhin

	Objectifs et tâches supportés par les SIF	Services	Technologie SIF ¹³	Mesures nécessaires
I.	Prévention des risques pour la sécurité et le bon ordre de la navigation et des risques émanant de la navigation			
I.1	<i>Garantie de la communication et de l'échange d'informations bateau – bateau, bateau – terre et terre – bateau</i>			
I.1.1	Concertation entre les bateaux concernant la sécurité p. ex. concertation préalable au croisement (bateau – bateau)	2)	Radiocommunications OUC	<u>CCNR</u> : Exigences en matière d'appareils / Obligation en matière d'équipements (RVBR); Obligation de mise en service (RPNR) ; Accords internationaux relatifs à la radiocommunication pour la navigation intérieure (Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure, parties générales et régionales)
I.1.2	Emission des annonces (par exemple annonce conformément à l'article 12.01 du RPNR, annonce pour l'éclusage, l'ADN, annonce d'une avarie (bateau – terre)	1), 3a), 3b), 4), 5c), 7)	Annonces électroniques Radiocommunications OUC Télécopie, courriel	Cf. I.1.1.; <u>CCNR</u> : Obligation d'annonce (art. 12.01 du RPNR) ; États membres : Équipements à terre
I.1.3	Depuis la terre, information de la navigation sur des événements (p. ex. avarie, interruption de la navigation, échelle, situation du trafic) et transmission de certaines informations à la navigation (terre – bateau)	1), 3), 4), 5)	Radiocommunications OUC courriel, Internet, téléphonie mobile (SMS)	Cf. I.1.1.; <u>États membres</u> : Système de radiocommunications d'informations nautiques ; publications d'avis à la batellerie p. ex. via des présentations Internet ou émission automatique d'informations sur abonnement
I.1.4	Depuis un bateau, information de la navigation sur des événements et transmission de certaines informations à la navigation, par exemple depuis un bateau officiel (bateau – bateau ; bateau – terre)	1), 3a)	Radiocommunications OUC	Cf. I.1.1

¹³ Pour chaque tâche, la première ligne spécifie les technologies déterminantes pour les SIF, la deuxième ligne spécifie les technologies SIF de base et la troisième ligne spécifie les autres technologies SIF.

	Objectifs et tâches supportés par les SIF	Services	Technologie SIF ¹³	Mesures nécessaires			
1.2	<i>Soutien à la perception visuelle durant la navigation par la mise à disposition d'informations supplémentaires</i>						
1.2.1	Amélioration de l'identification d'autres catégories de bâtiments et d'installations sur et le long de la voie navigable	2a)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td rowspan="3"> <p><u>CCNR :</u> Exigences en matière d'appareils (RVBR) ; Patente radar (RPN) ; <u>États membres :</u> Aides à la navigation par réflecteurs radar (équipement et contrôle de la compatibilité radar de toutes les installations sur et le long de la voie navigable) ;</p> </td> </tr> <tr> <td>Radar du bateau</td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </table>		<p><u>CCNR :</u> Exigences en matière d'appareils (RVBR) ; Patente radar (RPN) ; <u>États membres :</u> Aides à la navigation par réflecteurs radar (équipement et contrôle de la compatibilité radar de toutes les installations sur et le long de la voie navigable) ;</p>	Radar du bateau	
	<p><u>CCNR :</u> Exigences en matière d'appareils (RVBR) ; Patente radar (RPN) ; <u>États membres :</u> Aides à la navigation par réflecteurs radar (équipement et contrôle de la compatibilité radar de toutes les installations sur et le long de la voie navigable) ;</p>						
Radar du bateau							
1.2.2	Facilitation de l'orientation sur la voie navigable par l'utilisation de cartes électroniques de navigation (au lieu d'une carte sur papier)	1), 2b)	<table border="1"> <tr> <td>ECDIS Intérieur en mode information</td> <td rowspan="3"> <p><u>États membres :</u> Mise à disposition de cartes électroniques de navigation</p> </td> </tr> <tr> <td></td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </table>	ECDIS Intérieur en mode information	<p><u>États membres :</u> Mise à disposition de cartes électroniques de navigation</p>		
ECDIS Intérieur en mode information	<p><u>États membres :</u> Mise à disposition de cartes électroniques de navigation</p>						
1.2.3	Facilitation de l'identification d'ouvrages d'art, de panneaux de signalisation de la navigation et de bateaux par rapport à l'utilisation seule du radar au moyen de cartes électroniques de navigation	1), 2a)	<table border="1"> <tr> <td>ECDIS Intérieur en mode navigation</td> <td rowspan="3"> <p><u>CCNR :</u> Exigence en matière d'appareils / Obligation d'utilisation de cartes électroniques de navigation officielles (RVBR) <u>États membres :</u> Mise à disposition de cartes électroniques de navigation officielles</p> </td> </tr> <tr> <td></td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </table>	ECDIS Intérieur en mode navigation	<p><u>CCNR :</u> Exigence en matière d'appareils / Obligation d'utilisation de cartes électroniques de navigation officielles (RVBR) <u>États membres :</u> Mise à disposition de cartes électroniques de navigation officielles</p>		
ECDIS Intérieur en mode navigation	<p><u>CCNR :</u> Exigence en matière d'appareils / Obligation d'utilisation de cartes électroniques de navigation officielles (RVBR) <u>États membres :</u> Mise à disposition de cartes électroniques de navigation officielles</p>						
1.2.4	Amélioration de l'évaluation des conditions du chenal par l'insertion d'informations relatives aux profondeurs, c.à.d. profilage du lit du fleuve	1), 2), 5a)	<table border="1"> <tr> <td>ECDIS Intérieur en mode navigation ou information</td> <td rowspan="3"> <p>cf. 1.2.3 et 1.2.2 : <u>États membres :</u> Mise à disposition d'informations relatives aux profondeurs et le cas échéant relatives à l'échelle</p> </td> </tr> <tr> <td></td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </table>	ECDIS Intérieur en mode navigation ou information	<p>cf. 1.2.3 et 1.2.2 : <u>États membres :</u> Mise à disposition d'informations relatives aux profondeurs et le cas échéant relatives à l'échelle</p>		
ECDIS Intérieur en mode navigation ou information	<p>cf. 1.2.3 et 1.2.2 : <u>États membres :</u> Mise à disposition d'informations relatives aux profondeurs et le cas échéant relatives à l'échelle</p>						

	Objectifs et tâches supportés par les SIF	Services	Technologie SIF¹³	Mesures nécessaires
1.2.5	Emission des informations relatives à la sécurité dans la carte électronique de navigation par l'affichage d'avis à la batellerie normalisés et ciblés (p. ex. information sur une bouée de navigation selon laquelle cette dernière ne se trouve pas actuellement à l'emplacement mentionné sur la carte électronique de navigation)	1), 2), 5a)	ECDIS intérieur Internet	Possibilité déjà existante aujourd'hui : cf. I.2.3 et I.2.2: <u>États membres</u> : Emission d'avis à la batellerie normalisés (Standard NtS) ; Indication index SIF pour un objet doit être inséré dans la carte électronique de navigation et dans NtS
1.2.6	Insertion dans la carte électronique des informations AIS des bateaux qui sont équipés d'un appareil AIS Intérieur et qui l'utilisent	1), 2)	ECDIS Intérieur ; AIS Intérieur (pas de transpondeur de classe B) 	Possibilité déjà existante aujourd'hui : Cf. I.2.3 ou I.2.2 ; <u>CCNR</u> : Exigences en matière d'appareils (RVBR) ; Exigences en matière d'utilisation (RPNR)
1.3	<i>Contribution à la prévention des accidents</i>			
1.3.1	Réception des annonces de la navigation selon l'art. 12.01 du RPNR (sauf navigation conteneurs) ; les annonces peuvent être émises par radio ou sous forme électronique	3a), 3b), 4)	Annonces électroniques Radiocommunications OUC Télécopie, courriel, téléphone	<u>CCNR</u> : Obligation faite à certains bateaux de fournir des informations définies (RPNR) ; libre choix du moyen de transmission et du format de l'annonce ; <u>États membres</u> : Garantie de la confidentialité des données Enregistrement et communication des données
1.3.2	Réception des annonces électroniques (article 12.01 du RPNR) de la navigation conteneurs (obligation d'annonces électroniques)	3a), 3b), 4)	Annonces électroniques 	<u>cf. I.3.1</u> <u>CCNR</u> : L'annonce doit être transmise sous forme électronique conformément au standard ERINOT 1.2 (RPNR)
1.3.3	Annonce la navigation au passage d'un point d'annonce (art. 12.01 RPNR ; avis de localisation) ou interruption ou reprise du trajet	3a), 3b), 4)	 Radiocommunications OUC 	cf. I.3.1

	Objectifs et tâches supportés par les SIF	Services	Technologie SIF¹³	Mesures nécessaires
I.3.4	Transmission des informations relatives au voyage d'un bateau (données d'annonce) conformément au déroulement du trajet/du voyage depuis les postes de trafic/centrales d'annonce aux centrales d'annonces suivantes	3a), 3b), 4)	Internet ; en cas d'urgence également télécopie	cf. I.3.1 ou I.3.2 ; <u>États membres</u> : Échange de données sur la base du standard ERINOT 1.2
I.3.5	Transmission aux services de secours des informations relatives au bâtiment qui a subi une avarie ou des bâtiments impliqués dans l'avarie (transmission du rapport d'annonce) et le cas échéant des informations relatives aux bateaux adaptés à la prise en charge du chargement	4)	Radiocommunications OUC Courriel, télécopie, échange électronique de données, téléphonie mobile (SMS)	<u>États membres</u> : Accords nationaux
I.3.6 cf. aussi I.1.3	Information de la navigation sur la situation du trafic pendant une avarie (blocages, déviations p. ex.)	1), 2, 4)	Radiocommunications OUC Courriel, Internet, téléphonie mobile (SMS)	cf. I.1.3 ;
I.3.7	Transmission aux États voisins / à un tiers des informations relatives à une avarie grave	1), 2b), 4)	Courriel ; télécopie en guise de remplacement	<u>CCNR</u> : Résolution 2009-II-9 de la CCNR relative à la procédure internationale d'avertissement et de communication <u>États membres</u> : Exécution
I.4	<i>Mise en œuvre de mesures relatives à la gestion du trafic</i>			
	A ce jour, aucune exigence suprarégionale			
II.	Développement économique de la navigation intérieure			
II.1	<i>Soutien à l'intégration dans le trafic combiné</i>			
II.1.1	Utilisation de cartes électroniques de navigation (au lieu d'une carte papier) pour la planification des voyages	1), 2b)	ECDIS Intérieur en mode information	<u>États membres</u> : Mise à disposition de cartes électroniques de navigation
II.1.2	Calcul de l'enfoncement maximal possible pour un voyage par l'examen combiné des informations relatives aux profondeurs aux goulets d'étranglement et des prévisions de l'échelle déterminante	1), 2b), 5a)	ECDIS Intérieur en mode information	cf. I.2.4 <u>États membres</u> : Prévisions des crues sur 2 jours

	Objectifs et tâches supportés par les SIF	Services	Technologie SIF¹³	Mesures nécessaires
II.2	<i>Réalisation de l'observation du marché</i>			
II.2.1	Demande et collecte d'informations pour l'établissement de statistiques relatives au trafic	7)		<u>CCNR</u> : Pas de collecte directe ; <u>États membres</u> : Livraison des données existantes

Tableau 2 : Applications couvrant certains secteurs du Rhin

N° d'affectation par rapport au tab. 1 ¹⁴	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF	Mesures			
<i>Auto-signalisation Oberwesel (Allemagne)</i>							
I.1.5	Information de la navigation sur de la navigation en sens inverse dans le secteur du Gebirge (entre Oberwesel et St. Goar) par le recours aux signaux lumineux	3a)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td>Radar terrestre ; Radiocommunication OUC</td></tr> <tr><td>Signaux lumineux</td></tr> </table>		Radar terrestre ; Radiocommunication OUC	Signaux lumineux	<u>État membre</u> : Surveillance du trafic à terre ; mise en place des signaux lumineux par la centrale de secteur
Radar terrestre ; Radiocommunication OUC							
Signaux lumineux							
I.1.6	optimisation des informations afin de permettre des concertations relatives à la sécurité (concertation préalable au croisement p.ex.) (bateau-bateau)	1), 2b), 3a)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td>Radiocommunication OUC</td></tr> <tr><td>Signaux lumineux</td></tr> </table>		Radiocommunication OUC	Signaux lumineux	<u>CCNR</u> : Art. 12.02 du RPNR
Radiocommunication OUC							
Signaux lumineux							
<i>Développement de la navigation intérieure / Soutien à la planification des voyages (Allemagne)</i>							
I.1.7	Information relative aux difficultés concrètes	1)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td>Internet; télécopie</td></tr> </table>			Internet; télécopie	<u>État membre</u> : Description de la difficulté, y compris les données du problème et la recommandation pour la navigation (signalement d'une difficulté)
Internet; télécopie							
II.1.3	Informations permettant une détermination facilitée et optimisée du chargement maximal pour le voyage suivant en fonction du niveau de l'eau	1), 5a), 5b)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td>Internet</td></tr> </table>			Internet	<u>État membre</u> : Estimation des basses eaux (4 jours)
Internet							
<i>Garantie de la communication et de l'échange d'informations bateau – terre (Pays-Bas)</i>							
I.1.8	Etablissement à bord un rapport sur certains événements puis transmission à la navigation et à terre, p. ex. depuis un bateau officiel (bateau – bateau ; bateau – terre)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> </table>				<u>État membre</u> : Journal numérique

¹⁴ Les applications concernant les secteurs complètent les applications suprarégionales. La numérotation est fixée comme si les applications étaient affectées aux objectifs qui figurent dans le tableau 1.

N° d'affectation par rapport au tab. 1 ¹⁴	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF	Mesures
<i>Gestion du trafic (Pays-Bas)</i>				
I.4.1	Guidage du trafic et recommandations au trafic sur les secteurs critiques de la voie navigable	3a), 3b)	AIS Intérieur (à terre et à bord) Radar terrestre, radiocommunications OUC	cf. I.1
<i>Établissement des statistiques frontalières (Pays-Bas)</i>				
II.2.2	Réception des annonces pour tous les bateaux au passage de la frontière	3), 4), 7)	Radar terrestre, radiocommunications OUC	<u>État membre</u> : Obligation d'annonce nationale pour tous les bâtiments

Prescriptions de la CCNR relatives aux services et équipements SIF

L'observation des directives SIF, des standards ainsi que du guide de la radiotéléphonie pour la navigation intérieure n'est pas obligatoire en tant que telle sur le plan juridique C'est pourquoi la CCNR a complété ses règlements afin d'introduire les services, de réglementer les équipements et de contraindre les bateliers à respecter les standards. Les principales prescriptions du RPNR et du RVBR sont présentées dans le tableau ci-après, assorties des organes compétents pour l'adaptation permanente de ces prescriptions, à savoir le Comité du règlement de police (RP) et son Groupe de travail du règlement de police (RP/G) ainsi que le Comité du règlement de visite (RV) et son Groupe de travail du règlement de visite (RV/G).

Prescription	Teneur réglementaire	Organes compétents
Règlement de police pour la navigation du Rhin		
Article 4.05	Utilisation de la radiotéléphonie, exigences fondamentales applicables aux appareils de radiotéléphonie	RP, RP/G
Article 4.06	Utilisation du radar, exigences fondamentales applicables aux appareils radar	RP, RP/G
Article 4.07	Utilisation de l'AIS Intérieur, exigences fondamentales applicables aux appareils AIS Intérieur	RP, RP/G, RIS/G
Article 12.01	Obligation d'annonce (radiocommunication, annonces électroniques)	RP, RP/G, RIS/G
Règlement de visite des bateaux du Rhin		
Article 7.06, chiffre 1	Exigences techniques fondamentales applicables aux appareils radar	RV, RV/G
Article 7.06, chiffre 2	Exigences techniques fondamentales applicables aux appareils AIS intérieur,	RV, RV/G
Annexe M, Partie I	Prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation pour la navigation rhénane	RV, RV/G
Annexe M, Partie II	Exigences minimales et conditions d'essais relatives aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane	RV, RV/G
Annexe M, Partie III	Prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane	RV, RV/G
Annexe M, Partie IV	Attestation relative à l'installation et au fonctionnement d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane	RV, RV/G
Annexe M, Partie V	Listes des autorités compétentes, appareils agréés et sociétés spécialisées agréées	RV, RV/G
Annexe N, Partie I	Exigences applicables aux appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur	RV, RV/G, RIS/G
Annexe N, Partie II	Attestation relative au montage et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur	RV, RV/G, RIS/G
Annexe N, Partie III	Listes des autorités compétentes, appareils agréés et sociétés spécialisées agréées	RV, RV/G

Tableau 3 : Futures mesures

Nouvelle mesure	Conc. la tâche du tab. 1	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF (supplémentaires)	Mesures nécessaires	Degré de priorité
M-I.	I	Prévention des risques pour la sécurité et le bon ordre de la navigation et prévenir les risques émanant de la navigation				
<i>M-I.1</i>	<i>I.1</i>	<i>Amélioration de la garantie de disponibilité de la communication et de l'échange d'informations bateau – bateau, bateau – terre et terre - bateau</i>				
M-I.1.1	I.1.3	Informer, depuis la terre, la navigation d'événements survenus récemment (, blocage p. ex.) par transmission radio de données ; visualisation à bord sur l'écran via l'ECDIS intérieur (terre-bateau)	1), 2), 3a), 4)	AIS intérieur (à bord et à terre); ECDIS intérieur	<u>CCNR</u> : Obligation d'enclenchement et d'utilisation pour l'AIS intérieur (RPNR) ; détermination de critères d'action uniformes <u>États membres</u> : <u>Équipement technique à terre</u> (Envoi d'annonces relatives à la sécurité via AIS intérieur, conformément aux critères)	D
M-I.1.2	I.1.2	Uniformisation de l'émission des annonces à bord (par exemple annonce conformément à l'art. 12.01 du RPNR, annonce pour l'éclusage, l'ADN, annonce d'une avarie (bateau – terre)	3), 4), 7), 8)		<u>CCNR</u> : Annonces uniquement autorisées via radiocommunication OUC et annonces électroniques conformément au standard ERINOT 1.2 (RPNR)	C
M-I.1.3	I.1.1, I.1.2 et I.1.3	Garantie de la communication avec les menues embarcations équipées de radar ou d'AIS (articles 4.06 et 4.07 du RPNR)			<u>CCNR</u> : Complément à l'obligation d'utiliser la radiocommunication OUC (adaptation de l'article 4.05 du RPNR)	C

Nouvelle mesure	Conc. la tâche du tab. 1	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF (supplémentaires)	Mesures nécessaires	Degré de priorité
M-I.2	I.2	<i>Soutien à la perception visuelle pendant le trajet via la mise à disposition d'informations supplémentaires</i>				
M-I.2.0	I.2.2	Faciliter l'orientation sur la voie navigable par l'utilisation de cartes électroniques de navigation conformes aux exigences minimum ¹⁵ (au lieu d'une carte sur papier)	1), 2b)		<p><u>CCNR</u> : La CCNR reprend les exigences du groupe d'experts dans les règlements de la CCNR.</p> <p><u>États membres</u> : publication de cartes électroniques de navigation officielles</p>	A
M-I.2.1	I.2.6	Affichage d'informations AIS des menues embarcations par l'utilisation d'appareils AIS de classe B	1), 2)	Appareils AIS de classe B	<p>cf. I.2.6</p> <p><u>CCNR</u> : Autorisation d'utiliser des appareils AIS de classe B accordée aux menues embarcations (RPNR)</p>	A
M-I.2.2	I.2.6	Précision correcte des informations AIS relatives à la position en cas de connexion d'appareils DGPS à l'appareil AIS Intérieur (connexion d'un appareil externe prioritaire sur le DGPS interne de l'AIS).	2), 3a)	Appareil DGPS externe	<p>cf. I.2.6 ;</p> <p><u>CCNR</u> : Exigences en matière d'appareils concernant le raccordement d'un DGPS externe à l'AIS intérieur (exigences similaires à celles d'une utilisation maritime ; RVBR) ;</p>	B
M-I.2.3	I.2.6	Affichage exact de la position d'un bateau dans l'ECDIS intérieur	2), 3a)	Appareil DGPS externe ou infrastructure AIS Intérieur à terre	<p>cf. I.2.6 et M-I.2.2 ;</p> <p><u>CCNR</u> : Besoin à vérifier ; si oui, détermination d'une solution homogène (obligation d'équipement pour la navigation ou auto-obligation des États membres à l'envoi des données de correction par l'annonce 17 depuis l'infrastructure terrestre AIS)</p>	B

¹⁵ Les exigences minimum sont actuellement élaborées par le groupe d'experts ECDIS Intérieur.

Nouvelle mesure	Conc. la tâche du tab. 1	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF (supplémentaires)	Mesures nécessaires	Degré de priorité
					États membres : Emission de données de correction, le cas échéant via l'infrastructure AIS terrestre	
M-I.2.4	I.2.6	Affichage du sens de navigation d'un bateau dans l'ECDIS intérieur (symbole de direction) en cas d'utilisation d'un compas satellite	2), 3)	Compas satellite	cf. M-I.2.2 ; <u>CCNR</u> : Exigences applicables aux appareils concernant le raccordement d'un compas satellite à l'AIS intérieur (exigences similaires à celles d'une utilisation maritime ; RVBR) ;	D
M-I.2.5	I.2.6	Affichage exact de la position et du sens de navigation d'un bateau dans l'ECDIS intérieur (symbole de direction)	2), 3)	DGPS externe ; compas satellite ou outil spécifique dans l'ECDIS ¹⁶	cf. M-I.2.2 et M-I.2.3 ; <u>CCNR</u> : des solutions possibles doivent être définies (p. ex. raccordement d'un compas satellite à l'AIS intérieur ou calcul en fonction du mouvement	D
M-I.2.6	I.2.6	Affichage de la mise en place du panneau bleu dans l'ECDIS intérieur	2), 3a)		cf. I.2.6 ; <u>CCNR</u> : Besoin à vérifier ; si oui, détermination d'une solution homogène pour les exigences applicables à l'appareil pour l'éventuel raccordement du panneau bleu à l'AIS intérieur (RVBR)	A

¹⁶ Le groupe d'experts développe actuellement une solution simple pour l'affichage du sens de navigation

Nouvelle mesure	Conc. la tâche du tab. 1	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF (supplémentaires)	Mesures nécessaires	Degré de priorité
M-I.2.7	I.1.1 et I.2.6	Facilitation des concertations de sécurité par l'affichage d'informations concernant tous les bateaux dans le secteur considéré	2), 3)		Cf. M-I.2.2 <u>CCNR</u> : Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur (RPNR) <u>États membres</u> : le cas échéant, équipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres)	A
M-I.2.8	I.1.1 et I.2.6	Facilitation des concertations entre bateaux à propos de la sécurité via la visualisation sur la base de cartes des informations relatives à tous les bateaux de la zone concernée (autosignalisation AIS)	2)		cf. M-I.2.2 ou M-I.2.3 ou M-I.2.4 et M-1.2.6 <u>CCNR</u> : Obligation d'enclenchement et d'utilisation pour l'AIS intérieur, l'ECDIS intérieur le cas échéant appareils externes et panneau bleu RPNR <u>États membres</u> : Le cas échéant, équipement technique à terre (infrastructure AIS terrestre, c'est-à-dire stations répéteurs	A
M.I.2.9		Détermination automatique du cap des bateaux		ECDIS Intérieur en mode navigation, AIS Intérieur	Mesure <u>CCNR</u> nécessaire : Elaboration d'exigences techniques pour l'agrément de systèmes automatiques de navigation pour les bâtiments et introduction d'une procédure de réception par type	A

Nouvelle mesure	Conc. la tâche du tab. 1	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF (supplémentaires)	Mesures nécessaires	Degré de priorité
M-I.3		<i>Appui à la lutte contre les accidents</i>				
M-I.3.1	I.3.1 ou I.3.2	Extension des annonces électroniques conformément à l'art. 12.01 RPNR, à partir du premier conteneur, y compris le numéro du conteneur et son emplacement sur le plan de chargement	3a), 3b), 4)		cf. I.3.1 ou I.3.2 <u>CCNR</u> Extension des obligations d'annonce existantes à d'autres bâtiments (RPNR)	B
M-I.3.2	I.3.1 ou I.3.2	Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à tous les bateaux jusqu'ici soumis à l'obligation d'annonce (p. ex. lancement progressif selon les catégories de bateaux)	3a), 3b), 4)		<u>CCNR</u> : Uniquement autorisation d'annonces électroniques conformément au standard ERINOT 1.2 (RPNR)	B
M-I.3.3	I.3.1 ou I.3.2	Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique aux bateaux jusqu'ici non soumis à l'obligation d'annonce	3a), 3b), 4)		<u>CCNR</u> : Annonces électroniques obligatoires conformément au standard ERINOT 1.2 pour tous les bateaux (RPNR)	B
M-I.3.4	I.3.3	Facilitation des émissions d'annonces de la navigation au passage d'un point d'annonce (art. 12.01 RPNR) ou en cas d'interruption et de reprise du trajet – le cas échéant, réduction des points d'annonce, la position et le mouvement actuels du bateau étant connus à tout moment	3a), 3b), 4)	AIS intérieur	cf. I.3.3. ; <u>CCNR</u> : Obligation d'enclenchement et d'utilisation pour l'AIS intérieur (RPNR) <u>États membres</u> : Équipement technique à terre (infrastructure terrestre AIS)	A
M-I.3.5 ou M-I.1.1	I.1.3	Information à court terme de la navigation relative à une avarie par transmission radio de données (AIS Intérieur)	1), 2), 3a), 4)	AIS intérieur ; ECDIS intérieur	cf. M-I.1.1	B

Nouvelle mesure	Conc. la tâche du tab. 1	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF (supplémentaires)	Mesures nécessaires	Degré de priorité
M-I.4		<i>Exécution de mesures relatives à la gestion du trafic</i>				
M-I.4.1		Soutien aux informations relevant de la propre responsabilité relatives au taux d'occupation des aires de stationnement de la navigation pour la navigation (objectif le cas échéant uniquement réalisable si obligation d'enclenchement et d'utilisation de l'AIS intérieur pour les barges lèges ou interdiction d'utilisation des aires de stationnement pour les barges lèges, c.à.d. introduction de rades distinctes pour les barges lèges comme prévu sur le Rhin inférieur)	1), 2b), 5a)	ECDIS intérieur, AIS intérieur	<u>CCNR</u> : Exigences en matière d'appareils (RVBR) ; Obligation d'enclenchement et d'utilisation pour l'AIS intérieur (RPNR)	B
M-I.4.2	I.4.1	Guidage du trafic ou recommandations au trafic sur les secteurs critiques de la voie navigable	3a), 3b)	AIS intérieur (à bord et à terre) Radar terrestre	cf. M-I.3.4 <u>États membres</u> : Équipement technique terrestre	D
M-I.4.3		Gestion des écluses et des ponts. L'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure (ponts et écluses) par un guidage de la navigation sur la base d'informations (par ex. informations relatives aux délais d'attente).		AIS intérieur (à bord et à terre) ; Annonces électroniques Radiocommunications OUC	cf. M-I.1.2 et M-I.3.4 <u>États membres</u> : Réglementations nationales Équipement technique terrestre AIS)	D
M-I.4.4		Gestion des aires de stationnement Optimaliser l'information sur l'occupation et l'utilisation des aires de stationnement par un guidage de la navigation sur la base d'informations.		AIS intérieur (à bord et à terre), annonces électroniques, ECDIS Intérieur Radiocommunications OUC	cf. M-I.1.2 et M-I.3.4 <u>États membres</u> : Réglementations nationales équipement technique terrestre AIS	D

Nouvelle mesure	Conc. la tâche du tab. 1	Objectifs et tâches supportées par les SIF	Services	Technologies SIF (supplémentaires)	Mesures nécessaires	Degré de priorité
M-I.5		<i>Gestion pour l'application de la réglementation</i>				
M-I.5.1		Meilleur respect des temps de trajet ou des temps d'occupation via l'utilisation possible de l'équipement de la navigation pour le contrôle des temps de trajet ou d'occupation	6)	AIS intérieur en tant que signal d'entrée pour le tachygraphe	<u>CCNR</u> : Exigences en matière d'appareils (RVBR) ; Obligation d'enclenchement et d'utilisation pour l'AIS intérieur (RPNR)	B
M-II		Développement économique de la navigation intérieure				
M-II.1		<i>Réalisation de l'observation du marché</i>				
M-II.1.1	II.2.1	Base de données optimisée pour la saisie des activités du trafic et des bateaux	7)	AIS intérieur (à bord et à terre)	<u>CCNR</u> : Obligation d'enclenchement et d'utilisation pour l'AIS intérieur (RPNR) <u>États membres</u> : Equipement technique terrestre)	D
M-II.1.2		Base de données optimisée pour l'ensemble des statistiques relatives au transport (p.ex. statistiques relatives au transport.)	7)	Annonces électroniques	Condition M-I.3.3	D
M-II.2		<i>Amélioration de l'efficacité à bord des bateaux</i>				
M-II.2.1		Zéro papier en navigation, réduction de la charge administrative de travail à bord des bateaux		Annonces électroniques	Condition M-I.3.3	D

Evaluation des mesures proposées (fixation de priorités)

M-I.	I	Prévention de risques pour la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial et prévention de risques émanant de la navigation
<i>M-I.1</i>	<i>I.1</i>	<i>Amélioration de la communication bateau – bateau, bateau – terre et terre – bateau</i>

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.1.1		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Depuis la terre, informer la navigation d'événements par la radiocommunication complémentaire de données											
Mesures CCNR nécessaires : - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur - Le cas échéant, obligation de posséder l'équipement ECDIS Intérieur en mode information - Le cas échéant, obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'ECDIS Intérieur - Fixation de critères d'intervention pour les administrations des voies navigables		+	++	+	NA	+	o	+	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	AIS Intérieur (à terre et à bord), ECDIS Intérieur
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	<u>Etats membres :</u> - Equipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres) ; - - Emission d'annonces de sécurité via AIS Intérieur conformément aux critères du standard Suivi et repérage en navigation intérieure
------------------	---

Priorité :	C	Critères de décision									
		Coût				Utilité				Autres	
Mesure M-I.1.2		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Uniformisation de l'émission d'annonces depuis le bateau <i>Par exemple annonce visée à l'article 12.01 du RPNR, annonce pour l'éclusage, annonce d'une avarie (bateau – terre)</i>											
Mesure CCNR nécessaire : Adaptation de l'article 12.01 du RPNR et le cas échéant d'autres prescriptions											
		+	o	o	NA	+	+	o	NA	non	oui

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	Annonces électroniques
	Technologies SIF de base	Radiocommunications OUC
	Autres technologies	

Remarques	Les autres technologies (téléphone, télécopie, courriel) ne sont plus admises.
------------------	--

Priorité :	C	Critères de décision									
		Coût				Utilité				Autres	
Mesure M-I.1.3		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Garantie de la communication avec les menues embarcations équipées de radar ou d'AIS Intérieur											
Mesure CCNR nécessaire : Adaptation de l'article 4.06 du RPNR et de l'article 4.07 afin que les prescriptions s'appliquent aussi aux menues embarcations											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	
	Technologies SIF de base	Radiocommunications OUC
	Autres technologies	

Remarques	En règle générale, les menues embarcations utilisent les radiocommunications OUC, bien qu'il n'existe pas d'obligation juridique concernant ce point.
------------------	---

M-I.2	I.2	Amélioration de la prise en compte de la perception visuelle durant le voyage par la mise à disposition d'informations supplémentaires
-------	-----	--

Priorité :	A	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.2.0		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Faciliter l'orientation sur la voie navigable par l'utilisation de cartes électroniques de navigation conformes aux exigences minimum (au lieu d'une carte sur papier)											
Mesure CCNR nécessaire : La CCNR reprend les exigences du groupe d'experts.											
		+	+	o	NA	+	o	o	NA	oui	oui

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	ECDIS Intérieur
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	<p>L'échéance pour l'obligation à l'échelle de l'UE de mettre à disposition de cartes électroniques de navigation n'est pas encore connue.</p> <p>Actuellement, les CENI des Etats membres prennent en compte de manière divergente certains objets liés à la sécurité, tels que les balises du chenal navigable.</p> <p>Les exigences minimum sont actuellement élaborées par le groupe d'expert ECDIS Intérieur.</p>
------------------	--

Priorité :	A	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.2.1		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Affichage d'informations AIS provenant de menues embarcations par l'utilisation d'appareils AIS de classe B											
Mesure CCNR nécessaire : Autorisation de l'utilisation d'appareils AIS de classe B par les menues embarcations											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	Appareils AIS de classe B
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	Les appareils AIS de classe B ne sont pas autorisés actuellement sur le Rhin.
------------------	---

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.2.2		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Précision correcte des informations AIS relatives à la position par le raccordement d'appareils DGPS externes à l'appareil AIS Intérieur											
Mesure CCNR nécessaire : Exigences relatives au raccordement d'appareils externes à l'appareil AIS Intérieur (l'appareil externe connecté est prioritaire sur le DGPS interne de l'appareil AIS)											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	non	oui

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	AIS intérieur
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	Appareil DGPS externe

Remarques	Fixation d'exigences minimum pour une utilisation volontaire ; Le problème a déjà été réglé par l'adoption d'une prescription de caractère temporaire applicable durant trois ans
------------------	--

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-1.2.3		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Indication exacte de la position d'un bateau par l'ECDIS Intérieur											
Mesure CCNR nécessaire : Exigences relatives au raccordement d'appareils externes à l'appareil AIS Intérieur (l'appareil externe connecté est prioritaire sur le GPS de l'appareil AIS)		+	++	+	NA	+	o	o	NA	non	oui
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		AIS Intérieur (à bord et le cas échéant à terre), ECDIS Intérieur							
		Technologies SIF de base									
		Autres technologies		Le cas échéant, DGPS externe							
Remarques		<p>Le GPS de l'appareil AIS Intérieur sert à la synchronisation temporelle et ne peut fournir des indications exactes relatives à la position que si celles-ci sont émises depuis la terre par des émetteurs GPS de données corrigées.</p> <p>La nécessité doit être vérifiée.</p> <p>Si une nécessité est constatée, fixation d'une solution uniforme (obligation faite à la navigation de posséder l'équipement ou engagement des Etats membres pour l'émission des données corrigées via l'annonce 17 au moyen de l'infrastructure AIS terrestre</p>									

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité				Autres	
Mesure M-I.2.4		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Indication du sens de navigation d'un bateau dans l'ECDIS Intérieur (symbole orienté) lors de l'utilisation d'un compas satellite											
Mesure CCNR nécessaire : Exigences relatives au raccordement d'appareils externes à l'appareil AIS Intérieur		+	o	o	NA	+	o	o	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	ECDIS Intérieur, AIS Intérieur
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	Compas satellite

Remarques	Les compas satellite sont très onéreux. Il ne s'agit ici que de la possibilité de raccordement, pas d'une obligation.
------------------	---

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité				Autres	
Mesure M-I.2.5		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Indication exacte de la position et du sens de navigation d'un bateau dans l'ECDIS Intérieur (symbole orienté)											
Mesure CCNR nécessaire : Exigences relatives au raccordement d'appareils externes à l'appareil AIS Intérieur		+	o	o	NA	+	o	o	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	ECDIS Intérieur AIS intérieur
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	DGPS externe, compas satellite, infrastructure DGPS terrestre

Remarques	Ici, il ne s'agit pas d'une obligation. De possibles solutions doivent être élaborées, par exemple le raccordement du compas satellite à l'AIS Intérieur ou le calcul sur la base du mouvement. L'infrastructure DGPS terrestre est disponible partout.
------------------	---

Priorité :	A	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.2.6		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Indication de l'utilisation du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur											
Mesure CCNR nécessaire : Fixation d'une solution uniforme pour les exigences applicables à l'appareil pour le raccordement du panneau bleu à l' AIS Intérieur		+	o	+	NA	++	o	o	NA	non	oui
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		ECDIS Intérieur, AIS Intérieur							
		Technologies SIF de base									
		Autres technologies									
Remarques		<p>Lors de l'affichage dans l'ECDIS Intérieur, la liberté de connecter ou non le panneau bleu à l' AIS Intérieur prête à confusion, donne lieu à des interprétations erronées et se traduit ainsi par des comportements non sûrs durant le croisement</p> <p>Une décision rapide est indispensable mais ne devra être prise qu'après la réalisation d'études. Les études nécessaires doivent être demandées dans les meilleurs délais.</p>									

Priorité :	A	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.2.7		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Facilitation des concertations de sécurité par l'affichage d'informations concernant tous les bateaux dans le secteur considéré											
Mesure CCNR nécessaire : - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur		+	+	+	NA	++	o	+	NA	non	oui

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	ECDIS Intérieur, AIS Intérieur (à bord et le cas échéant à terre)
	Technologies SIF de base	Radiocommunications OUC, radar
	Autres technologies	

Remarques	L'affichage des informations AIS est possible par MKD, ECDIS Intérieur ou radar (sous réserve que ceux-ci puissent afficher des informations AIS Intérieur). <u>Etats membres :</u> le cas échéant, équipement terrestre ; <u>Développement critique,</u> l'équipement des bateaux ayant déjà été encouragé et parce que la CCNR a annoncé l'introduction d'une obligation d'utiliser l'AIS Intérieur au plus tôt au 1.1.2013.
------------------	---

Priorité :	A	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.2.8		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Facilitation des concertations de sécurité entre les bateaux par la visualisation sur les cartes d'informations concernant tous les bateaux du secteur concerné (Auto-signalisation AIS)											
Mesure CCNR nécessaire : - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur et ECDIS Intérieur en mode information - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur - DGPS externe) - (Raccordement du panneau bleu)		+	+	++	NA	++	o	+	NA	non	oui
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		ECDIS Intérieur, AIS Intérieur Stations répétitives AIS à terre							
		Technologies SIF de base		Radiocommunications OUC							
		Autres technologies		Appareil DGPS externe							
Remarques		<u>Etats membres :</u> Equipement technique terrestre, le cas échéant que des stations répétitives ; <u>Développement critique,</u> l'équipement des bateaux ayant déjà été encouragé et parce que la CCNR a annoncé l'introduction d'une obligation d'utiliser l'AIS Intérieur au plus tôt au 1.1.2013.									

Priorité :	A	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.2.9		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Détermination automatique du cap des bateaux											
Mesure CCNR nécessaire : Prise d'une décision de principe et, le cas échéant, élaboration d'exigences techniques pour l'agrément de systèmes automatiques de navigation pour les bâtiments et introduction d'une procédure de réception par type		+	+	o	NA	+?	o	+	NA	non	oui
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		ECDIS Intérieur en mode navigation, AIS Intérieur							
		Technologies SIF de base									
		Autres technologies		Techniques de régulation complémentaires							
Remarques		<u>Développement critique</u> car la navigation commence à être équipée ; il est possible que soient actuellement installés des systèmes inacceptables sur le plan de la sécurité technique.									

M-I.3	Facilitation de l'assistance à la lutte contre les accidents
-------	--

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité				Autres	
Mesure M-I.3.1		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Extension des annonces électroniques dès le premier conteneur, y compris le numéro du conteneur et son emplacement sur le plan de chargement											
Mesure CCNR nécessaire : Extension des obligations d'annonce actuelles (Article 12.01 du RPNR)		+	+	+	NA	+	+	-	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	Annonces électroniques
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	
------------------	--

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité				Autres	
Mesure M-I.3.2		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Extension de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques à tous les bateaux actuellement soumis à l'obligation d'annonce (par ex. introduction progressive selon les catégories de bâtiments)											
Mesure CCNR nécessaire : - Extension des obligations d'annonce actuelles (Article 12.01 du RPNR) - N'autoriser que les annonces électroniques conformes à ERINOT 1.2		+	+	+	NA	++	++	o	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	Annonces électroniques
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	
------------------	--

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.3.3		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Extension de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques faite aux bâtiments non soumis à l'obligation d'annonce actuellement											
Mesure CCNR nécessaire : - Extension des obligations d'annonce actuelles (Article 12.01 du RPNR) - Obligation d'utiliser les annonces électroniques conformément à ERINOT 1.2 pour tous les bâtiments		+	+	+	NA	++	-	-	NA	non	non
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		Annonces électroniques							
		Technologies SIF de base									
		Autres technologies									
Remarques											

Priorité :	A	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.3.4		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
<p>Tâche : Facilitation de l'émission d'annonces par la navigation au passage d'un point d'annonce ou en cas d'interruption ou de reprise du voyage. <i>(le cas échéant, réduction du nombre des points d'annonce, la position actuelle et les mouvements des bateaux étant connus en permanence via AIS)</i></p>											
<p>Mesures CCNR nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur - Modification des obligations d'annonce actuelles (Article 12.01 du RPNR) 		+	++	o	NA	+	+	+	NA	non	oui
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		AIS Intérieur (à terre et à bord), annonces électroniques							
		Technologies SIF de base									
		Autres technologies									
Remarques		<p><u>Evolution critique</u>, étant donné que, déjà actuellement, des conducteurs ne respectent plus l'obligation d'annonce au motif que l'information est déjà connue via AIS</p> <p><u>Etats membres :</u> Equipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres) ;</p>									

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.3.5		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Information à court terme de la navigation par les autorités compétentes en cas d'avarie par transmission radio de données (<i>AIS Intérieur</i>)											
Mesure CCNR nécessaire :											
<ul style="list-style-type: none"> - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur - Le cas échéant, obligation de posséder l'équipement ECDIS Intérieur en mode information - Le cas échéant, obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'ECDIS Intérieur - Fixation de critères d'intervention pour les administrations des voies navigables 		+	++	+	NA	++	+	+	NA	non	non
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		AIS Intérieur (à terre et à bord), ECDIS Intérieur							
		Technologies SIF de base									
		Autres technologies									
Remarques		<u>Etats membres :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Equipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres) ; - Emission d'annonces de sécurité via AIS Intérieur conformément aux critères du standard Suivi et repérage en navigation intérieure 									

M-I.4	Mise en œuvre de mesures pour la gestion du trafic
-------	--

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.4.1		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Contribution à l'information volontaire sur le taux d'occupation actuel des aires de stationnement par la navigation à l'attention de la navigation.											
Mesure CCNR nécessaire : - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur		+	o	+	NA	+	o	o	NA	non	oui

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	AIS Intérieur (à bord), ECDIS Intérieur
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	Le cas échéant, réduction des situations de saturation des aires de stationnement ; Le groupe d'experts traite le problème des "barges lèges"
------------------	--

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.4.2		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Guidage du trafic ou conseils au trafic sur les sections critiques de la voie navigable											
Mesure CCNR nécessaire : - Le cas échéant, obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Le cas échéant, obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur		+	++	o	NA	++	-	+	NA	non	non
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		AIS Intérieur (à terre et à bord)							
		Technologies SIF de base		Radiocommunications OUC, radar terrestre							
		Autres technologies									
Remarques		Etats membres : Equipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres / radar terrestre) ; pas de modification de la charge de travail lorsque des postes de trafic sont disponibles ; le cas échéant, prescriptions nationales									

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.4.3		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : gestion des écluses et des ponts <i>Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure (ponts et écluses) par un guidage de la navigation sur la base d'informations (par ex. informations relatives aux délais d'attente)</i>											
Mesure CCNR nécessaire : - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur - Obligation d'annonce		+	++	+	NA	o	-	+	+	non	non
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		AIS Intérieur (à terre et à bord), annonces électroniques, ECDIS Intérieur							
		Technologies SIF de base		Radiocommunications OUC							
		Autres technologies									
Remarques		Le bateau informe la terre sur l'heure d'arrivée, la terre informe le bateau sur le planning <u>Etats membres :</u> Prescriptions nationales, équipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres)									

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.4.4		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail bateau	Intégration logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Gestion des aires de stationnement <i>Optimaliser l'information sur l'occupation et l'utilisation des aires de stationnement par un guidage de la navigation sur la base d'informations</i>											
Mesure CCNR nécessaire : - obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur		+	++	+	NA	o	-	+	+	non	non
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes			AIS Intérieur (à terre et à bord), annonces électroniques, ECDIS Intérieur						
		Technologies SIF de base			Radiocommunications OUC						
		Autres technologies									
Remarques		<u>Etats membres</u> : prescriptions nationales, le cas échéant équipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres)									

M-I.5	Gestion de la mise en œuvre de la réglementation
-------	--

Priorité :	B	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-I.5.1		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Amélioration du respect des temps de navigation et du service des équipages par la possibilité d'utiliser l'équipement de la navigation pour contrôler les durées de navigation et de service des équipages											
Mesure CCNR nécessaire : - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur - Exigences relative au raccordement d'appareils externes - Exigences applicables aux tachygraphes		+	o	o	NA	+	o	o	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	AIS intérieur
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	Tachygraphes

Remarques	AIS Intérieur en tant que signal d'entrée pour le tachygraphe.
------------------	--

M-II	Développement économique de la navigation intérieure
<i>M-II.1</i>	<i>Réalisation de l'observation du marché</i>

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-II.1.1		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Amélioration des données de référence pour le suivi de l'évolution du trafic et des bâtiments											
Mesure CCNR nécessaire : - Obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur - Obligation de mise en fonctionnement et d'utilisation de l'AIS Intérieur		+	++	o	NA	o	o	o	NA	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	AIS Intérieur (à terre et à bord)
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	<u>Etats membres</u> : Prescriptions nationales équipement technique à terre (infrastructures AIS terrestres).
------------------	--

Priorité :	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-II.1.2		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration Logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Amélioration des données de référence pour toutes les statistiques relatives au trafic ('par ex. les statistiques relatives au transport)											
Mesure CCNR nécessaire : - Obligation d'utiliser les annonces électroniques conformément à ERINOT 1.2 pour tous les bâtiments - Extension des obligations d'annonce actuelles (Article 12.01 du RPNR)		+	+	+	NA	o	+	o	+	non	non
Technologies utilisées		Technologies SIF déterminantes		Annonces électroniques							
		Technologies SIF de base									
		Autres technologies									
Remarques		<u>Etats membres :</u> Prescriptions nationales									

M-II-2	Amélioration de l'efficacité à bord des bateaux
--------	---

Priorité:	D	Critères de décision									
		Coût				Utilité			Autres		
Mesure M-II.2.1		CCNR	Etats membres	Profession de la navigation	Autres	Gains en termes de sécurité	Charge de travail Etat	Charge de travail Bateau	Intégration logistique	Obligation UE	Développement critique
Tâche : Zéro papier en navigation, réduction de la charge administrative de travail à bord des bateaux											
Mesures CCNR nécessaires :											
<ul style="list-style-type: none"> - Obligation d'utiliser les annonces électroniques conformément à ERINOT 1.2 pour tous les bâtiments - Extension des obligations d'annonce actuelles (Article 12.01 du RPNR) 		+	+	aucun	NA	o	-	-	0	non	non

Technologies utilisées	Technologies SIF déterminantes	Annonces électroniques
	Technologies SIF de base	
	Autres technologies	

Remarques	<u>Etats membres :</u> Prescriptions nationales
------------------	--

Annexe 2 à la résolution n° 10

Complément au programme de travail du Comité du règlement de police concernant les Services d'Information Fluviale (River Information Services – RIS)

N°	Tâches	Prescription / Standard	Traitement	Délai de traitement
Mise en œuvre de la stratégie SIF				
1.	Fixation d'exigences minimales et harmonisation des exigences applicables aux CEN dans le cadre de l'ECDIS Intérieur (M-1.2.0 de la stratégie SIF)	Standard ECDIS intérieur	RIS/G	2012/2013
2.	Autorisation de l'utilisation d'appareils AIS de classe B par les menues embarcations (M-1.2.1)	RPNR, article 4.07	RP/G	2012/2013
3.	Vérification de l'affichage du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur (M-1.2.6)	RPNR, article 4.07, RVBR, annexe M	RIS/G, RP/G, RV/G	2012/2013
4.	Introduction d'une obligation d'équipement et d'utilisation pour l'AIS Intérieur AIS (M-1.2.7)	RPNR, article 4.07	RIS/G, RP/G	2012/2013
5.	Introduction d'une obligation d'équipement et d'utilisation pour l'ECDIS Intérieur AIS (M-1.2.8)	RPNR, article 4.07	RIS/G, RP/G	2012/2013
6.	Examen de l'agrément de systèmes automatiques de détermination du cap (M-1-2-9)	RPNR, RVBR	RIS/G, RP/G, RV/G	2012/2013
7.	Examen de la possibilité de faciliter l'émission de messages au passage d'un point d'annonce au moyen de l'AIS (M-1.3.4)	RPNR, article 12.01	RP/G	2012/2013

PROTOCOLE 11

Règlement de visite des bateaux du Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22)

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions par lesquelles elle a fixé certaines exigences minimales pour les ouvrages afin d'éviter toute gêne de la navigation,

pour tenir compte de l'évolution technique de la navigation et afin de réunir des résolutions antérieures,

sur proposition de son Comité Technique Permanent qui a réexaminé les exigences minimales pour les ouvrages en tenant compte de l'évolution de la navigation,

prend acte des "Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin" figurant à l'annexe,

abroge les résolutions 1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22,

recommande aux Etats riverains du Rhin d'exiger dès la planification des ouvrages l'application des exigences minimales et recommandations afin que les intérêts de la navigation soient dûment pris en considération,

charge son Comité Technique Permanent de réexaminer s'il y a lieu les exigences minimales figurant à l'annexe.

Annexe

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN



Strasbourg 2012

EXIGENCES MINIMALES ET RECOMMANDATIONS POUR LA CONCEPTION TECHNIQUE DES OUVRAGES SUR LE RHIN

1. Chenal navigable

Le chenal navigable doit être exempt de tout obstacle susceptible d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation.

2. Ponts

2.1 Largeur de passe

En principe, les ponts doivent enjamber sans piles les eaux de navigation du Rhin. Les exceptions doivent être dûment motivées.

Si des piles sont prévues dans le chenal navigable, la largeur de la passe de nouveaux ponts ne doit toutefois pas être inférieure à celle de ponts existants ou planifiés à proximité, afin d'éviter la création d'un goulet d'étranglement supplémentaire.

2.2 Tirant d'air minimum

Lors de la détermination des tirants d'air de nouveaux ponts, il convient de tenir compte comme suit du transport de conteneurs :

en amont de Strasbourg : transport de conteneurs en trois couches¹⁷
en aval de Strasbourg : transport de conteneurs en quatre couches

Au droit de la passe, il y a lieu de prévoir le tirant d'air minimum :

- a) en amont de Strasbourg (p.k. 166,64 à 295,5) : 7,00 + x m par rapport aux plus hautes eaux navigables (PHEN) respectives. L'annexe 2 précise la signification de x ;
- b) entre Strasbourg (p.k. 295,5) et le bac de Spyck (p.k. 857,40) : 9,10 m par rapport aux PHEN respectives, dans le secteur canalisé pas moins de 9,10 m par rapport aux plus hautes eaux survenant pendant la navigation ;
- c) entre le bac de Spyck (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50) / Krimpen (p.k. 989,20) : 9,10 m par rapport aux PHEN sur 80 % de la largeur du chenal navigable ou, dans le secteur canalisé (Nederrijn/Lek) pour la totalité de la largeur du chenal navigable.

Toutefois, le tirant d'air des nouveaux ponts ne peut être inférieur au tirant d'air de ponts existants ou projetés à proximité afin de ne pas créer de goulets d'étranglement supplémentaires.

¹⁷ Selon ISO 668 un conteneur standard présente une hauteur de 2,60 m.

En ce qui concerne l'indication de la hauteur des ponts, il s'agit de la hauteur absolue du pont sans marge de sécurité.

Sont déterminants les tirants d'air pour tous les débits jusqu'à la marque de crue II conformément à l'article 10.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

2.3 Signalisation des ponts

Les passes navigables des ponts doivent porter une signalisation conforme aux prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin en vigueur.

En outre, les piles de ponts des passes navigables devront être équipées de réflecteurs pour la navigation au radar. L'installation de réflecteurs-radar fixés sur des flèches suffisamment longues est préférable à des réflecteurs flottants.

Sans préjudice de prescriptions nationales plus strictes, il est recommandé en outre :

- d'illuminer les panneaux de signalisation des ponts de nuit et par temps bouché,
- d'éclairer les têtes des piles de ponts lorsque la sécurité et la fluidité du trafic l'exigent,
- d'illuminer les flancs des piles côté chenal dans le cas de ponts à large superstructure.

Il convient de s'assurer que l'éclairage de la route franchissant le pont ainsi que les phares du trafic routier n'éblouissent pas la navigation.

2.4 Visualisation de ponts sur l'image radar

Les ponts doivent être placés et construits de telle manière qu'il soit démontré qu'ils ne constituent pas une gêne pour la navigation au radar. Des indications supplémentaires figurent en annexe 1.

2.5 Construction, entretien et réparation de ponts

Les restrictions ou interruptions de la navigation sont à réduire au maximum. Il convient de s'assurer que, pendant la construction, l'entretien et la réparation, la navigation dispose au moins en partie de la hauteur minimum de tirant d'air.

Plusieurs interruptions de courte durée sont préférables à une interruption de longue durée.

Durant les travaux, il convient de s'assurer que des objets solides (tels que des outils ou éléments de construction), des liquides, des poussières ou des étincelles ne puissent constituer un danger pour les bateaux et leur cargaison ainsi que pour les personnes se trouvant à bord de ces bateaux.

La situation sur place et la nature des travaux peuvent nécessiter des mesures temporaires supplémentaires pour la régulation du trafic. Les mesures à prendre doivent être communiquées à temps aux usagers de la voie navigable.

3. Lignes aériennes

Concernant la hauteur utile de lignes aériennes entre le point le plus bas de la ligne dans les conditions les plus défavorables et les PHEN à retenir ou, dans le secteur canalisé, les plus hautes eaux enregistrées, les valeurs minimales suivantes doivent être respectées :

p.k.	Secteur	Hauteur minimum	
		jusqu'à 245 kV	de 245 à 420 kV
166,640 - 295,500	En amont de Strasbourg :	17 m	18 m
295,500 - 857,400	De Strasbourg au bac de Spyck	21 m	22 m
857,400 - 952,500 / 989,200	En aval du bac de Spyck	31 m	31 m

Les lignes aériennes doivent être installées de telle manière qu'elles ne gênent pas la navigation au radar. Des indications supplémentaires figurent dans l'annexe.

4. Bacs

Sur les eaux navigables du Rhin, seuls des bacs à navigation libre doivent être mis en exploitation, ce type de bacs entravant le moins la navigation. La mise en service de nouveaux bacs ne naviguant pas librement et ponts flottants n'est plus être autorisée.

En cas de remplacement ou de transformation de bacs à treille existants, entre, d'une part, le point le plus bas du câble dans des situations défavorables et, d'autre part, la marque de crue II en vigueur à cet endroit ou, si cette échelle n'est pas fixée, comme c'est le cas aux Pays-Bas, la hauteur d'eau dite de référence selon la sous-section 2.2, lettre c, ou, dans le secteur canalisé, les plus hautes eaux navigables, s'appliquent les valeurs minimum suivantes :

p.k.	Hauteur minimum
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x le tirant d'air minimum selon la sous-section 2.2

5. Systèmes de télécabines

Pour la hauteur libre des systèmes de télécabines traversant le fleuve, entre, d'une part, le point le plus bas du câble dans des situations défavorables, y compris la télécabine qui y est suspendue et, d'autre part, la marque de crue II en vigueur à cet endroit ou, si cette échelle n'est pas fixée, comme c'est le cas aux Pays-Bas, la hauteur d'eau dite de référence selon la sous-section 2.2, lettre c, ou, dans le secteur canalisé, les plus hautes eaux navigables, s'appliquent les valeurs minimum suivantes :

p.k.	Hauteur minimum
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x le tirant d'air minimum selon la sous-section 2.2

Les systèmes de télécabines doivent être installés de sorte qu'il puisse être démontré qu'ils n'affectent pas la conduite au radar.

L'éventuel éclairage des télécabines ne doit pas occasionner de gêne pour la navigation.

6. Traversées des eaux navigables par des ouvrages sous-fluviaux (câbles, conduites et tunnels)

6.1 Configuration des traversées

Les traversées des eaux navigables doivent être configurées de façon à ne pas rendre nécessaire une interdiction d'ancrer.

6.2 Enfouissement minimal

Pour toute nouvelle construction et pose de traversées, la distance entre l'arête supérieure du câble ou de la conduite de l'ouvrage et le fond du fleuve (hauteur de recouvrement minimale) doit être au moins de 2,50 m.

Une éventuelle modification ultérieure de l'emplacement du lit de la voie navigable doit être prise en compte. Il est possible de déroger à cette distance minimum dans certaines configurations particulières (par ex. lit rocheux, secteurs régulés, érosion du lit).

6.3 Insuffisance de la hauteur de recouvrement minimale

Si au cours des années la hauteur de recouvrement minimale n'est pas assurée par suite de l'érosion au fond du fleuve, il peut être prévu pour une hauteur de recouvrement inférieure à 1,50 m une interdiction d'ancrer.

Pour une hauteur de recouvrement inférieure à 1,00 m, la conduite doit être condamnée et retirée du fond du fleuve. Dans le secteur des aires de stationnement des mesures appropriées sont à prendre dès que la hauteur de recouvrement est inférieure à 1,50 m.

7. Ouvrages de prise et de déversement d'eau

L'installation d'ouvrages et de conduites destinées à la prise ou au déversement d'eau sous le chenal navigable doit être évitée.

Les courants traversiers supérieurs à 0,3 m/s ne sont pas acceptables.

Les courants traversiers dans le chenal navigable ainsi que des fluctuations du niveau des eaux susceptibles d'avoir des conséquences pour la navigation doivent être évités.

8. Postes d'accostage et de stationnement pour la navigation

Dans le cadre des projets de postes d'accostage il convient d'examiner, si

- les bateaux ayant accosté empiètent sur le chenal navigable ou entravent d'une autre manière la navigation (le cas échéant, limitation de la largeur des aires de stationnement),
- une distance suffisante (10 m au minimum) est disponible par rapport au chenal navigable,
- le poste ou certaines de ses parties doivent être éclairés et, si ceci est possible, si des mesures doivent être prises afin de faire apparaître le poste d'accostage sur l'écran radar,
- des installations de transbordement n'empiètent pas sur le chenal navigable,
- des mesures doivent être prises pour prévenir tout éblouissement de la navigation,
- le champ de vision, la vue directe et indirecte de la navigation sont exempts de toute construction, et si
- les conditions de visibilité ne se détériorent pas.

9. Exigences générales concernant les bâtiments et ouvrages d'art le long du ou dans le Rhin

Les ouvrages, quels qu'ils soient, situés le long ou dans le Rhin, doivent être bâtis et équipés de sorte à ne pas affecter la sécurité de la navigation. Les bâtiments et ouvrages d'art ainsi que les plantations sur les berges ne doivent pas entraver la visibilité de la navigation ou exercer une influence négative sur la qualité de l'image-radar de la navigation.

Si nécessaire, des mesures doivent être prises pour éviter tout éblouissement de la navigation.

10. Digues longitudinales et creux de berges

Les digues longitudinales et creux de berges ne doivent pas restreindre la navigation et doivent être conçus de manière à préserver le chenal navigable existant.

Les plantations sur les digues longitudinales ne doivent pas entraver la visibilité de la navigation ni exercer une influence négative sur la qualité de l'image-radar de la navigation.

Si nécessaire, des mesures doivent être prises pour éviter les courants traversiers aux extrémités des creux latéraux et de berges, les courants traversiers supérieurs à 0,3 m/s ne sont pas acceptables.

11. Suppression d'ouvrages

Les ouvrages désormais inutilisés qui sont susceptibles d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation, notamment les ponts et leurs piles, doivent être supprimés.

Si des parties de ces ouvrages subsistent sous le lit de la voie navigable, une distance minimum de 1,00 m doit être assurée entre l'arête supérieure de la partie résiduelle de l'ouvrage et le lit de la voie navigable (recouvrement) minimal.

Une éventuelle modification ultérieure de l'emplacement du lit de la voie navigable doit être prise en compte. Il est possible de déroger à cette distance minimum dans certaines configurations particulières (par ex. lit rocheux, secteurs régulés, érosion du lit).

12. Grands ouvrages

Les grands ouvrages dans, sur ou le long du Rhin qui affectent considérablement la navigation dans les eaux navigables ou qui influencent considérablement le niveau des eaux (par exemple les écluses, barrages et centrales hydroélectriques font l'objet d'un traitement distinct par la CCNR.

Pour ces grands ouvrages ne s'appliquent pas les exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur Rhin, chaque projet faisant l'objet d'un examen individuel.

13. Définitions

<u>Eaux de navigation:</u>	Partie de la voie navigable qui est utilisée par la navigation de passage selon les conditions locales.
<u>Chenal navigable:</u>	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages sont entretenus autant que possible pour la navigation de passage.
<u>Largeur de passe:</u>	Largeur d'une passe navigable délimitée par des constructions ou signaux de navigation.
<u>Tirant d'air de la passe navigable:</u>	Distance verticale existant entre le plan d'eau et le point le plus bas d'une superstructure à l'intérieur de la largeur de la passe navigable d'un objet.
<u>Recouvrement :</u>	Distance existant entre le point le plus bas du fond du lit et le point le plus haut d'un ouvrage de franchissement sous le fond du lit.
<u>Condition de visibilité:</u>	Vue depuis la timonerie sur la voie d'eau y compris sur les rives et berges ainsi que les signaux de navigation installés sur la rive

Indications concernant la diminution d'échos radar gênants lors de la construction de nouveaux ponts et de la traversée de lignes aériennes

- 1) En règle générale, la représentation des ponts sur l'écran radar correspond à la situation réelle de ceux-ci. Grâce à des mesures de construction, les échos radar gênants peuvent être diminués pour les nouveaux ponts :
 - a) Les ponts en béton, quelle que soit leur conception, ne donnent pas lieu à des faux échos par suite de réflexions multiples. Ceci est vrai également pour les ponts rapprochés, si au moins l'un de ces ponts est en béton.
 - b) Concernant les ponts en acier ou les ponts à construction mixte acier/béton, les âmes pleines des poutres ne doivent pas être parallèles ou doivent être reliées à l'endroit des membrures inférieures par des tôles formant caisson.
 - c) Les ponts en acier à poutres en treillis peuvent donner lieu à de faibles faux échos provoqués par des réflexions multiples. On ne peut évaluer avec précision dans quelle mesure ceux-ci gênent la navigation au radar. Il est possible que des mesures doivent être prises ultérieurement.
 - d) S'il est envisagé de construire un nouveau pont à proximité d'un pont déjà existant, la distance entre les ponts doit être assez grande pour que l'identification des bateaux et des ponts demeure possible. Si une telle distance ne peut être respectée, les ponts doivent être directement juxtaposés de sorte à apparaître sur l'écran radar comme un seul pont sans donner lieu à des réflexions multiples.

- 2) Concernant les traversées de lignes aériennes, l'image radar montre seulement un écho en forme de point à l'endroit où le rayon radar coupe en angle droit la ligne. Cet écho change sa situation en fonction de la position du bateau. Il gêne lorsqu'il se déplace à partir des berges vers le plan d'eau. Des échos radar gênants ne peuvent être évités par les nouvelles traversées de lignes aériennes que lorsque ces lignes aériennes
 - a) franchissent la voie d'eau tellement en biais que leur écho radar ne tombe pas encore sur le plan d'eau à une distance d'environ 200 m de la traversée ou
 - b) franchissent la voie d'eau à une telle hauteur qu'elles ne sont plus saisies par les appareils radar des bateaux à une distance de 200 m environ.

Il convient, le cas échéant, de prévoir des réflecteurs radar appropriés.

Tirant d'air des ponts sur le Rhin supérieur en amont de Strasbourg

Généralités

Des études ont fait apparaître qu'un tirant d'air de pont de 7,00 m est insuffisant pour le transport de conteneurs en trois couches, notamment compte tenu du développement important généralement annoncé pour la navigation-conteneurs.

Le tirant d'air minimum nécessaire sur le terrain, à savoir

7,00 + x m

varie toutefois en fonction du contexte et doit être rapporté au cas examiné. La valeur "x" peut uniquement être déterminée en cas le besoin, sur la base des paramètres suivants :

- surenfoncement,
- degré de chargement,
- marge de sécurité (= le cas échéant sur la base du degré de probabilité),
- nature du pont et type de construction,

en veillant à éviter pour toutes les situations envisageables l'apparition d'un nouvel obstacle.

Pour le Rhin supérieur, entre Bâle et Strasbourg, les hauteurs d'eau varient en fonction du débit du Rhin. Les hauteurs minimales indiquées en période de PHEN étant constatées durant seulement environ 3 jours par an, celles-ci ne constituent pas une entrave.

Un tirant d'air de 7,46 m est également assuré durant près de la moitié de l'année au pont de Chalampé. Lors de la planification de nouveaux ponts ainsi que lors de transformations, il conviendrait néanmoins de fixer de manière spécifique le tirant d'air nécessaire en tenant compte du transport de conteneurs en trois couches ainsi que de l'ensemble des débits jusqu'à la marque de crue Il conformément à l'article 10.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

Tirant d'air disponible des ponts

Le tirant d'air des ponts sur le Rhin supérieur en amont de Strasbourg a été communiqué par les délégations française et allemande pour 8 ponts dans le secteur des écluses et 8 autres ponts piétons, routiers et ferroviaires. Il ressort du tableau ci-dessous que le tirant d'air dépend du débit et qu'il peut varier dans la fourchette de valeurs indiquée.

Etat 2009 basé sur les courbes en continu 1966 - 2000 (Base pour EE 2002) (Seul est garanti un tirant d'air de 7 m. Les tirants d'air indiqués ci-après ne sont pas garantis.)							
Pont	P.K.	Tirants d'air des ponts en m pour					
		Ret. Hydrostat.	1000 m³/s	2100 m³/s	2300 m³/s	2400 m³/s	PHEN
		Tirant d'air supérieur disponible en moyenne					
		50 % de l'année	97 % de l'année				99 % de l'année
Pont "Mittlere Brücke" (pour information) ¹⁸							
Passe vers l'amont	166,53						5,10
Passe vers l'aval							5,40
Pont "Johanniterbrücke"	167,14						5,30
Pont "Dreirosenbrücke"	167,80						8,00
Passerelle pour piétons de Huningue	170,2	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80
Pont Palmrain Weil	171,33	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}
Ecluse Kembs	179,28	8,54	8,09	7,64	7,64	7,64	7,64
Ecluse Ottmarsheim	193,83	8,70	8,30	7,90	7,90	7,90	7,90
Pont A 36 Ottmarsheim	194,30	8,83	8,43	7,83	7,83	7,83	7,83
Pont Chalampé	199,26	8,79	7,46	7,06	7,06	7,06	7,06
Ecluse Fessenheim	210,69	8,70	8,35	8,05	8,05	8,05	8,05
Ecluse Vogelgrün	224,73	8,80	8,50	7,60	7,40	7,30	7,30
Ecluse Marckolsheim	240,06	9,30	9,13	8,22	8,06	7,98	7,70
Ecluse Rhinau	256,36	8,80	8,54	8,16	8,08	8,04	7,67
Ecluse Gerstheim	272,48	9,23	9,08	8,22	8,10	8,04	7,50
Pont Altenheim-Eschau	282,80	7,30 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,25 ^{B)}
Ecluse Strasbourg	287,56	10,62	9,72	8,32	8,19	8,12	7,70
Mimram (Pont pour piétons Strasbourg-Kehl)	292,95	9,65	9,05	8,30 ^{C)}	8,16 ^{C)}	8,09 ^{C)}	7,50
Pont de l'Europe	293,48	9,07	8,47	7,85 ^{C)}	7,72 ^{C)}	7,65 ^{C)}	6,79
Pont ferroviaire	293,69	9,31	8,89	8,07 ^{C)}	8,01 ^{C)}	7,88 ^{C)}	7,15
^{A)} Pour les tirants d'air ne s'appliquent pas les fréquences annuelles indiquées, étant donné que celles-ci dépendent des conditions de débit au barrage de Kembs. Le pont présente une arête inférieure en arc assurant un tirant d'air d'environ 7,80 m sur une largeur de 80 m. L'objectif de retenue de 244,25+NN peut être assuré jusqu'à un débit de 2800 m³/s.							
^{B)} Le pont présente une arête inférieure en arc assurant un tirant d'air d'environ 7,80 m sur une largeur de 100 m. Les tirants d'air à partir de 2100 m³/s ont été calculés sur la base des calculs de ligne d'eau de la BAW Karlsruhe (2004).							
^{C)} Les tirants d'air à partir de 2100 m³/s ont été calculés sur la base des calculs de ligne d'eau de la BAW Karlsruhe (1998).							
Pour les ouvrages situés sur le Grand Canal d'Alsace, il a été considéré que les tirants d'air pour des débits supérieurs à 1400 m³/s sont égaux aux tirants d'air aux PHEN.							
Fréquences : Echelle Weil, p.k. 241,245, données disponibles à partir de 1985 Echelle Altenheim (Echelle du Land), p.k.: 280,25, données disponibles à partir de 1992 Echelle Kehl-Kronenhof, p.k. 292,245, données disponibles à partir de 1970							

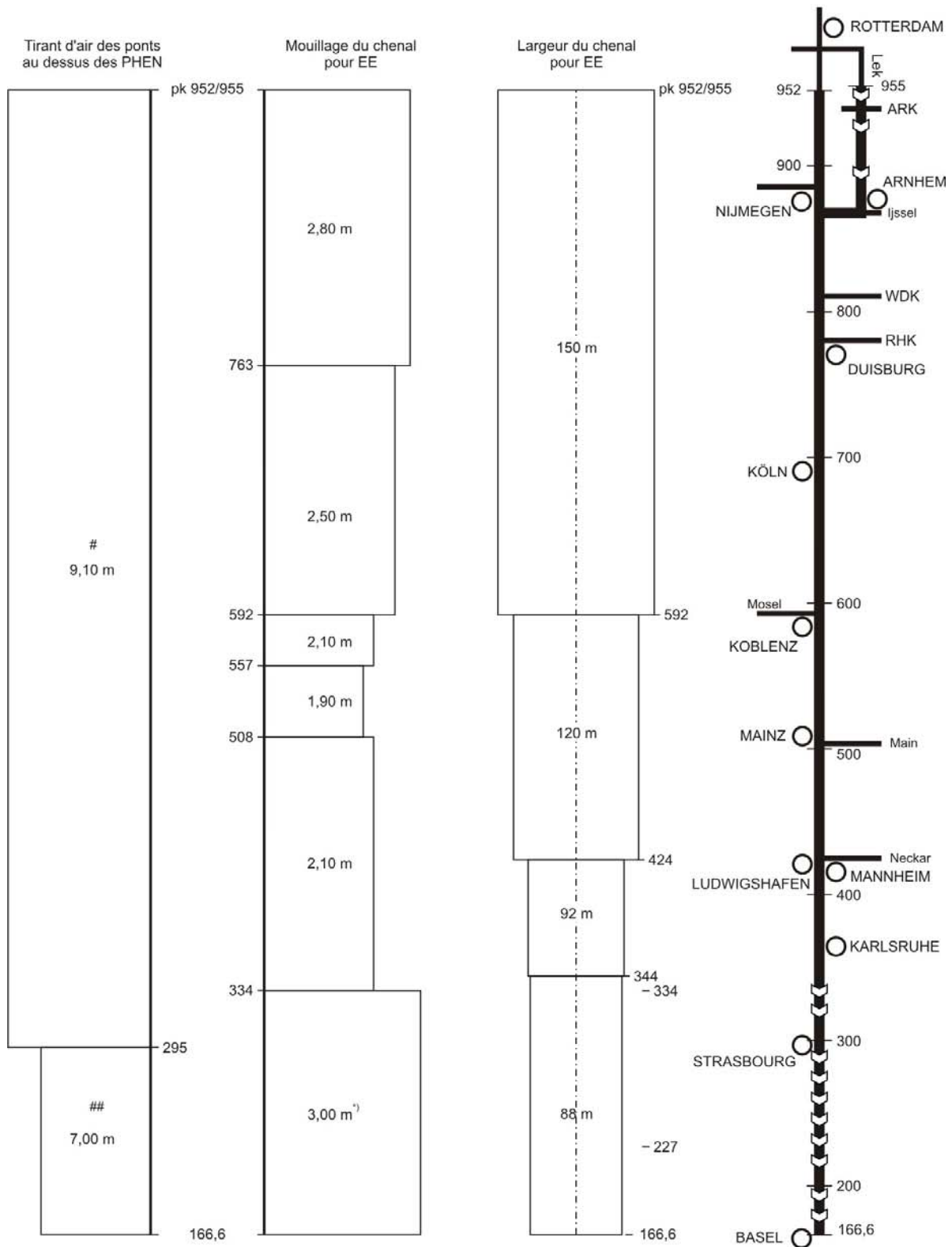
¹⁸ Le pont "Mittlere Brücke" n'est pas couvert par le champ d'application de l'Acte de Mannheim et, par conséquent, ne relève pas de la compétence de la CCNR.

Gabarit de navigation du Rhin

Les graphiques offrent une présentation compacte des gabarits de navigation et devraient servir avant tout à informer les milieux intéressés, mais ils pourraient aussi être utilisés par d'autres organes de la CCNR, dans les administrations nationales et par des entreprises concernées par la navigation rhénane. Les graphiques reflètent autant que possible les situations réelles, telles qu'elles se présentent la plupart du temps. Il a été nécessaire de simplifier la présentation en certains points. Des notes de bas de pages appropriées et des indications générales contribuent à éviter les éventuels malentendus.

Les dimensions maximales des bâtiments, des convois poussés et des autres assemblages de bâtiments sont fixées au chapitre 11 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

GABARIT DE NAVIGATION DU RHIN



¹⁾ Hauteur d'eau garantie

- #
1. Au pont Josef-Kardinal-Frings-Brücke (Südbrücke Düsseldorf, p.k. 737,10), le tirant d'air des ponts est de PHEN + 8,61 m.
 2. Au pont Kniebrücke Düsseldorf (p.k. 743,57), le tirant d'air des ponts est de PHEN + 8,82 m.
 3. Au pont routier Rheinhausen - Duisbourg-Hochfeld (p.k. 775,29), le tirant d'air des ponts est de PHEN + 8,88 m.
 4. Au pont routier Bonn-Beuel (Kennedy-Brücke Bonn, p.k. 654,94), le tirant d'air de 9,10 m est disponible uniquement sur une largeur de 115 m.
 5. Au pont routier Cologne-Deutz (p.k. 687,93), le tirant d'air de 9,10 m est disponible uniquement sur une largeur de 94 m.

Au pont de l'Europe (p.k. 293,48), le tirant d'air des ponts est de PHEN + 6,79 m.

Présentation simplifiée des dimensions maximales de bâtiments et convois poussés
(Dimensions obligatoires, voir chapitre 11 du RPNR)

	Bâtiments		Convois poussés		Formation ¹⁾	
	Longueur [m]	Largeur [m]	Longueur [m]	Largeur [m]		
867,5	135	22,8	Waal	269,5	22,90	M
	135	17,7	Lek ²⁾	110,0	17,70	
	135	22,8	Waal	193,0	34,35	A
	135	17,7	Lek ²⁾	186,5	11,45	
	135	22,8		269,5	22,90	M
				193,0	34,35	A
564,3						
540,2	135 ³⁾	22,8		M 186,5 A 116,5	22,90	
	135	22,8		193,0	22,90	
				153,0	34,35	
359,8	135	22,8		193,0	22,90	
334,0	135	22,8		270,0	22,90	
287,4	135	22,8 ⁴⁾				
				183,0	22,80 ⁴⁾	

1) La formation pour le Lek n'est pas présentée faute de place.
 2) Du Lekanal (p.k. 949,40) à Krimpen (p.k. 989,20) s'appliquent des dimensions supérieures.
 3) En présence de certaines hauteurs d'eau 110.
 4) En cas de fermeture de certains sas d'écluses s'appliquent des dimensions inférieures.
 M : Montant, A : Avalant.

PROTOCOLE 14

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2011-I-16)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1964-II-7 et 1966-I-7 par lesquelles il a été convenu de communiquer au Comité technique permanent les programmes de travail annuels relatifs aux mesures d'aménagement sur le secteur du Rhin situé entre Lauterbourg/Neuburgweier et St. Goar,
- 1986-I-37 et 1995-I-27, prévoyant une information relative aux mesures prises pour le rétablissement et maintien d'un lit stable sur le Rhin inférieur et pour l'obtention d'une profondeur du chenal navigable de 2,50 m à l'EE entre Cologne et Coblenz,
- 1995-I-26, prévoyant une information sur les mesures prises sur le Waal,

prend acte, après information du Président de son Comité Technique Permanent, des mesures d'aménagement prévues pour améliorer les conditions de navigation,

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

constate que les mesures qui

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

Annexes

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2012

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,0-338,0	Réalisation en cours	Aucune
2	Stabilisation du fond à val d'Iffezheim	336,0-352,0	Réalisation en cours	Aucune
3	Post-régulation entre Karlsruhe et Gernersheim	362,6-384,6	Début : 1999 Fin : 2011/2012	Aucune
4	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen a) Retenue de débit solide Weisenau b) Alimentation en débit solide Wallersheim	493,3-494,5 593,0-596,4	Planification Été 2012 Planification Fin 2012 / début 2013	Aucune
5	Bassin de crues à Rees	833,5 - 838,5	Début : 07.09.2009 Fin : Août 2014	Aucune
6	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur"	810,0 – 811,5 813,5 – 814,5 824,0 – 826,0 835,0 - 838,0 847,0 - 850,0	Début : 03.03.2008 Fin : fin 2013	Aucune
7	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur moyen" _ étape 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5	Début : mi-2012 Fin : fin 2015	Aucune
8	Stabilisation du lit Spyk	851,8 re. U	Début : Juin 2012 Fin : début 2013	Aucune
9	Dragages dans le secteur du WSA Dbg.-Rhein	760,3 - 761,5 765,9 - 766,5 768,4 - 768,7 769,5 - 771,3 773,5 - 773,8 774,6 - 775,0 775,7 - 776,5 777,9 - 780,0 789,8 - 790,3 724,8 - 825,1 829,1 - 829,7 832,7 - 833,1 833,6 - 834,1	Réalisation : prévue en 2012	Aucune
10	Construction d'un poste de déchargement de voitures dans le port douanier d'Emmerich	851,8 rive droite	Début : mi-2012 Fin : mi-2013	Aucune
11	Dragages dans le secteur du WSA Cologne		Réalisation : prévue en 2012	Aucune
12	Construction d'une aire de stationnement pour les bateaux arborant deux cônes dans le port refuge et douanier de Cologne - Mülheim	691,4 rive droite	Début : Fin 2012 Fin : fin 2013	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais
2011 – 2012**

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures sur le Waal				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857 – 924	Mesure à long terme, projet permanent	Entraves dues à des travaux de dragage
2	Construction nouvelle d'un port de stationnement nocturne près de Lobith	860	Retards durant la phase de planification en raison de procédures juridiques	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Couche solide à Spyk	857	Stabilisation du lit du fleuve, travaux entamés en 2012, finalisation fin 2013	Quelques entraves durant les travaux, plus grand enfoncement possible à moyen terme
4	Projet d'abaissement des épis dans le cadre du projet "De l'espace pour le fleuve"	887 - 899	Le projet d'abaissement des épis, phase 3, se poursuit en 2012 Préparation de la construction d'une digue longitudinale de 10 km	Quelques entraves durant les travaux
5	Nouvelles constructions des ponts routiers à Nimègue et Ewijk	885,785 893,700	Nouvelles constructions de ponts routiers à Nimègue et Ewijk La construction des deux ponts a débuté en 2011, l'achèvement est prévu en 2013.	Interruption de 10 heures au maximum, suivi intensif de la navigation et communication d'informations à la navigation dans les délais appropriés
6	Projet d'aménagement de trois bras latéraux (Projet "de l'espace pour le fleuve")	Différentes localisations	En préparation	Certaines entraves lors de la réalisation des points d'entrée et de sortie
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				
7	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, Amerongen et Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	L'accord a été donné pour la suite des travaux La planification est en cours	Entraves modérées

PROTOCOLE 15

Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval

Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim

Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim

pour l'année 2011

(2011-I-17)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

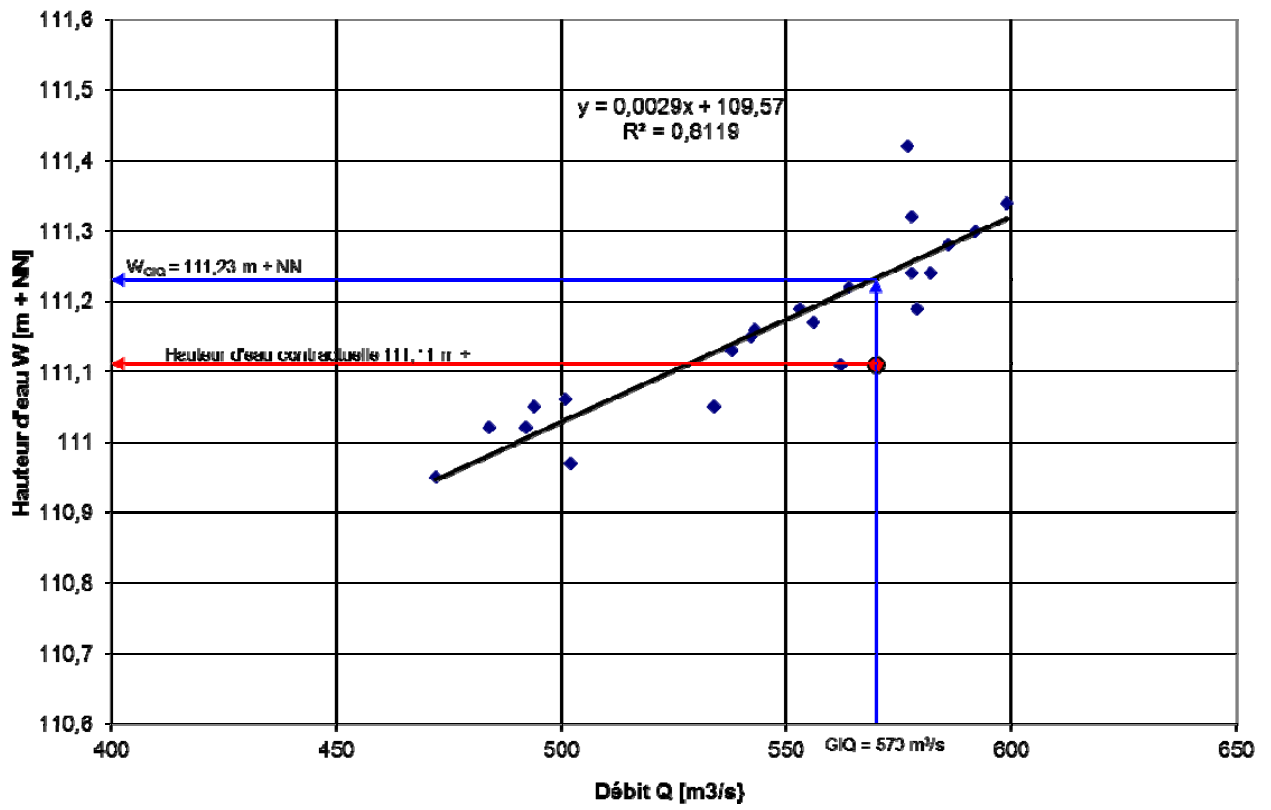
- 1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,
- 1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE,
- 1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de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

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

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à l'aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.
- En 2011, la courbe de débits (annexe 1) avec les relevés proches du débit équivalent (GLQ) a pu être établie en conséquence. Le respect de la hauteur d'eau fixée par la Convention de NN + 111,11 m pour un débit de 570 m³/s a été prouvé.

Annexe

Débits et hauteurs d'eau dans la fourchette débit équivalent/ étiage équivalent à l'échelle d'Iffezheim en 2011
(valeurs indiquées uniquement pour un débit < 600 m³/s)



PROTOCOLE 16

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les Etats 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

1. Règlement de police pour la Navigation du Rhin : Mise et remise en vigueur

REGLEMENT DE POLICE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RPNR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008	¹⁾	9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-21	Amendements définitifs au RPNR (Articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Annexe 7)	M	1.4.2009	24.12.2011	24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Amendements définitifs au RPNR (Articles 6.08, 11.01, 14.09)	M	1.12.2009	24.12.2011	16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des feux de signalisation - Amendement au RPNR - Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des feux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009	24.12.2011	22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

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

¹⁾ Les amendements à l'article 1.10, chiffre 1, lettres a) et z) ont été mis en vigueur le 24.12.2011. Compte tenu de l'introduction du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin au 1^{er} juillet 2011, les autres articles ne sont plus mis en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2008-II-11	Amendements au RPNR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009	24.12.2011	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-II-18	Amendements définitifs au RPNR (Annexes 1, 3, 7 et 10)	M	1.12.2011	24.12.2011	22.11.2011	1.12.2011	27.1.2010
2010-II-24	Amendements définitifs au RPNR - Signalisation de l'interdiction d'accéder à bord du bâtiment, signalisation de l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé (Articles 3.31, 3.32 et annexe 3)	M	1.12.2011	24.12.2011	1.12.2011	1.12.2011	20.1.2011
2010-II-25	Amendements définitifs au RPNR- Protection des eaux et élimination de déchets provenant des bateaux (Articles 1.10, chapitre 15 et annexe 10)	M	1.12.2011	24.12.2011	23.12.2011	1.12.2011	20.1.2011
2011-I-12	Amendements du RPNR (articles 1.08, 7.01) et du RVBR (articles 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, annexe I) par des prescriptions de caractère temporaire Réduction des cas de noyade	M	1.12.2011	30.9.2011	**)	1.12.2011	15.6.2011

Non prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Protocole	Objet	*)	Date de fin d'application prévue	Texte d'origine de nouveau applicable à partir du 1 ^{er} avril 2009
2005-II-17	Article 3.13, chiffre 1, lettre e) Signalisation des menues embarcations faisant route	N	31.3.2009	e) les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue ;

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur, N = Non prolongation
**) En cours.

2. Règlement de Visite des bateaux du Rhin : Mise et remise en vigueur

REGLEMENT DE VISITE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) 1995	M	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. Article 23.11 du RVBR – Equipage minimum	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. Article 23.14 du RVBR – Equipage minimum des autres bâtiments	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Modification des dispositions transitoires et finales	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Modification du RVBR suite à la révision du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. Article 10.03, chiffre 5, lettre b - Aspiration de l'air de combustion des moteurs de propulsion	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. Articles 9.17, 24.02 et 24.03 - Contrôle des feux de signalisation	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Chapitre 20 - Dispositions particulières pour les navires de mer – Modification du chapitre 24 qui en résulte	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Livret de service - Annexe F	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Révision du RVBR	M	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. Art. 6.30, ch. 7 ; art. 9.05 ; art. 9.09, ch. 4 et art. 12.01, ch. 1 – Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. Art. 9.07, ch. 2 et art. 11.01 - Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. Art. 10.01, ch. 4 - Gréement en ancres de poupe	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. Art. 23.05, 2 ^{ème} phrase - Tachygraphes d'un type conforme	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Disposition transitoire relative à l'art. 15.07, ch. 2, lettre a - Largeur disponible des portes des cabines de passagers	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Dispositions transitoires relatives à l'art. 16.01 - Bâtiments aptes à pousser	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	Art. 3.04 - Cloison commune entre les locaux destinés aux passagers et les soutes à combustibles	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	Art. 8.05 ch. 6, 9 - 13 - Prévention du déversement de combustible lors de l'avitaillement et art. 24.02, ch. 2	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	Art. 24.02 ch. 2 - ad art. 15.08 ch. 4 - Dispositions transitoires relatives aux moyens de sauvetage individuels à bord de bateaux à passagers	R	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	Art. 11.01 - Sécurité dans les zones accessibles aux passagers (ne concerne pas la version franç.)	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	Art. 3.02, 3.03 et 24.02 – Amendements temporaires au règlement de visite conform. à l'art. 1.06	M	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	Art. 23.04 ch. 2 - Possibilité de reconnaître des livrets de service	M	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	Art. 15.02, 20.01 et 24.02 – Amendements temporaires au RVBR conform. à l'art. 1.06	M	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Chap. 22bis RVBR – Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m	M	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. Art. 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Annexe I RVBR 2. Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
		M	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Chap. 8bis et annexe J du RVBR - Emission de gaz et de particules polluant l'air par les moteurs Diesel	M	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	Art. 24.05, ch. 1 – Utilisation du nouveau livret de service	M	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	Art. 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 et Annexe B – Amendements temporaires	M	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	Art. 5.02, 5.06 – Bateaux rapides – Amendements temporaires	M	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. Art. 3.04, chiffre 2 et annexe 3 – cloisons communes 2. Article 24.02, (ad article 15.07, chiffre 2a, 2 ^{ème} phrase – largeur libre 3. Article 24.02, chiffre 2 (ad article 16.01, chiffre 2) – Treuils spéciaux	R	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
		M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
		M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle 2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2	M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	Article 21.02 – prescriptions de caractère temp. - Application de la Partie II aux bateaux de sport	M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	Article 24.04, chiffre 1 - Calcul du franc-bord pour les bâtiments agréés avant le 1.4.1976	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Adaptation des prescriptions relatives aux équipages - chapitre 23	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire	R	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Prescriptions de caractère temporaire – bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Modification du RVBR par des prescriptions de caractère temporaire	M	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emissions de gaz et de particules polluant l'air provenant de moteurs Diesel	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Prescriptions de caractère temporaire - Articles 3.02 ; 7.02 ; 8bis.03 ; 10.02 ; 10.05 ; 11.02 ; 11.13 ; 23.09 ; 24.02 ; 24.04 ; 24.06 ; Annexes D et J Articles 10.05 ; 23.09, chiffre 1 ; 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5	M	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		M	1.10.2003					
2002-I-32	Prescriptions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages	M	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Amendement définitif au RVBR	M	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Amendement au RVBR en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - art. 1.01 et 7.06	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.02 ch. 3 Calcul de stabilité (uniquement NL) 2. Art. 20.01 ch. 5 d - Navires de mer et art. 22bis.01, 22bis.02, 22bis.03, 22bis.04 ch. 1 à 4 et ch. 6, 7 et 9 22bis.06 - Bâtiments d'une longueur supérieur à 110 m	R	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Prescriptions de caractère temporaire - art. 1.07, 3.04 ch. 3, 8.02 ch. 4, 10.02 ch. 2, 15.10 ch. 10, 21.02 ch. 1 et 2, 22bis.04 ch. 5 et 8, 22bis.05 ch. 2, 23.07 ch. 1, 24.02 ch. 2, 24.06 et annexe D	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Amendements définitifs au RVBR - art. 1.06, 1.07, 15.02 et 23.07	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Bateaux rapides sur le Rhin - RVBR complété par un nouveau chapitre 22ter	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.07, ch. 6 - Symbole "Accès interdit aux personnes non autorisées" 2. Art. 15.09, ch. 7 (uniquement NL) et ch. 9	R	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Prescriptions de caractère temporaire - art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 et 24.06	M	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 3 - Timonerie, vue dégagée 2. Annexe B, ch. 36 - Mention des organes de fermeture 3. Art. 24.01, ch. 3 - Application des dispositions transitoires 4. Art. 24.02, ch. 2 - Disposition trans. à l'art. 10.05, ch. 1 5. Art. 24.06 - Dérogations pour les bâtiments non visés par l'art. 24.01	M	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07	M	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Amendements définitifs au RVBR – Nouvelle rédaction du chap. 24	M	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Introduction de valeurs limites d'une étape II par un amendement à l'art. 8bis.02, chiffre 2, ainsi qu'aux prescriptions transitoires correspondantes de l'art. 24.02, ch. 2 et de l'article 24.06, chiffre 5, du RVBR	M	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 1.01, ch. 83 2. Art. 5.02, ch. 1 3. Art. 5.06, titre 4. Art. 5.06, ch. 3 5. Art. 22bis.05 – Exigences suppl. 6. Art. 22bis.05, lettre a, alinéa 1 7. Art. 22bis.05, ch. 2 8. Art. 22bis.05, ch. 3	R	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Prescriptions de caractère temporaire – art. 24.02 et 24.03	M	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire art. 10.03, 10.03bis et 10.03ter	R	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Prescriptions de caractère temp. 1. Art. 22bis.05 2. Art. 22ter.03, 24.06 et annexe J partie IV	M	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sécurité de la navigation à passagers 1. Art. 1.01 2. Art. 3.02 3. Art. 9.02 4. Art. 9.18 5. Art. 10.02, ch. 2 f) 6. Art. 10.03 à 10.05 7. Chap. 15 8. Art. 17.07, point 4.3 9. Art. 22ter.03 10. Art. 24.02, ch. 2 – ad chap.15 11. Art. 24.03 12. Art. 24.04, ch. 3 13. Art. 24.06 14. Annexe I	M	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 2 2. Art. 11.02, ch. 5 3. Art. 22bis.05, ch. 1a, 1 ^{er} alinéa (uniquement texte français)	R	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Prescriptions de caractère temp. 1. art. 10.03bis, ch. 1 et 10, 10.03ter, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater 2. 24.06, ch. 5	M	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

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

**)) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conf. à l'art. 1.06 1. art. 21.02, ch. 2, lettre d 2. art. 1.01, ch. 20bis 3. art. 8.02 ch. 4 4. art. 10.02, ch. 2 lettre a 5. art. 22bis.01 à 22bis.04 (sauf ch. 5 et 8) et art. 22bis.06 6. art. 22bis.04, ch. 5 et 8 7. art. 22er.01 à 22ter.12 8. Annexe D, modèles 1 et 2	R	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Prescriptions de caractère temp. art. 8bis.01, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, annexe A, annexe J, parties I, II et VIII	M	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Prescriptions de caractère temp. art. 10.03bis, ch. 8, 10.03ter, ch. 9, 15.03, ch. 1 à 4, 9 à 11, 15.06, ch. 3, 8 et 14, 15.09, ch. 4, 15.10, ch. 6, 15.11, titre, ch. 1, 2, 14 et 15, 15.12, titre, ch. 6 et 10, 15.15, ch. 1, 5 et 10, 21.02, ch. 1g, 24.02, ch. 2, 24.03, ch. 1, 24.06, ch. 5	M	entre 1.1.2006 et 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Prorogation de prescriptions de caractère temp. conf. à l'art. 1.06 art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 23.09	R	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temp. donf. à l'article 1.06 (art. 23;03, ch. 1, 23.09, ch. 1.1, let. g) et h))	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Amendements définitifs du RVBR (articles 23.03, chiffre 1 et 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h)	M	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Prorogation de prescriptions de caractère temp. à l'art. 1.06 art. 1.02, ch. 2, 7.02, ch. 3, 8.03, ch. 4 et 5, 11.05, ch. 5, 11.07, ch. 5, annexe B, ch. 36	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Amendements par des prescriptions de caractère temp. conf. à l'art. 1.06 articles 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 à 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22bis.05, 22ter.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexe B	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux – Amendements par des prescriptions de caractère temp. à l'art. 1.06 art. 2.17, 2.18, 24.08, annexes A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Amendements définitifs - Articles 1.01, ch. 20a, ch. 83, 1.02, ch. 2, 3.04, ch. 3, 5.02, ch. 1, 5.06, titre et ch. 3, 10.02, ch. 2a, 10.03bis, titre, ch. 1 et 10, 10.03ter, titre, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater, 11.02, ch. 5, 11.05, ch. 5, 11.07, ch. 5, 21.02, ch. 2d, 22ter.01 à 22ter.12, 24.02, ch. 2, 24.06, ch. 5, Annexes A, B, D, J, Partie I	R	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Amendement au RVBR par des prescriptions temporaires conformément à l'article 1.06 (article 10.05, 15.09, 24.04)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RVBR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008		**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure – Agrément de type, installation et utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 14.13, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Amendement au RVBR (art. 8bis.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	M	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Amendement au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 8.05, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 10.01, annexe B)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	RVBR – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 et 24.06)	M	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I)	M	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation Amendement au RVBR Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Amendements au RVBR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, annexes A, B, C, D, E, H, L, P)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Amendements au RVBR en vue du remplacement du terme "Directive" par les termes "instruction de service" (Sommaire, articles 1.07, 2.12, annexe J)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 9.03, 9.15 et 9.20)	M	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Précisions concernant des résolutions antérieures et amendements définitifs au RVBR (Articles 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 et Annexe D)	M	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, annexes E, F et K)	M	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.5.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Annexes F, G, K et N)	M	1.4.2011	1)	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Amendements définitifs du RVBR - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis)	M	1.12.2011	1.1.2009	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Amendements définitifs au RVBR - Contrôles (Sommaire, articles 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, annexe B)	M	1.12.2011		**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Amendements définitifs au RVBR résultant d'enseignements pratiques et précisant certaines exigences (Sommaire, articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, annexe G)	M	1.12.2011		**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (article 7.02, chiffre 2)	M	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

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

***) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

***) Sans objet.

1) Compte tenu de l'introduction du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin au 1^{er} juillet 2011, la résolution n'est plus remise en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 – Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relative à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord (Annexe N, Partie I)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011

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

**)

En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

3. Règlement des patentes : Mise en vigueur

REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2007-I-10	Adoption du Règlement des patentes du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar dans la perspective de la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans, conformément au Protocole additionnel n°7	M	1.4.2008	1	16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Reconnaissance des certificats de conduite nationaux de certains Etats membres	M	1.10.2008	1	12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Reconnaissance des certificats de conduite roumains des catégories A et B et du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar	M	1.10.2008	1	12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Reconnaissance du certificat de conduite tchèque	M	1.10.2009	1	17.10.2011		1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Reconnaissance du certificat de conduite hongrois	M	1.4.2010	1	17.10.2011	20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

4. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ("RPN") : Mise en vigueur

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Adoption du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et amendements consécutifs de la réglementation de la CCNR	M	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011	22.6.2011	1.7.2011	11.6.2010
2010-II-5	Reconnaissance des certificats de conduite polonais	M	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011			20.1.2011
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012		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		15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012			**)		16.12.2011

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

¹ Compte tenu de l'introduction du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin au 1^{er} juillet 2011, la résolution n'est plus remise en vigueur.

***) En cours.

5.1 Comité du Règlement de visite (Résolution 2008-II-11)

Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe M, Partie V

1. Liste des autorités compétentes pour l'agrément d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

L'absence de données pour un Etat signifie que l'Etat concerné n'a pas désigné d'autorité compétente.

Etat	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
Belgique				
Allemagne	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
France	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Grande Arche de la Défense F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 19 36	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Pays-Bas	Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW/Scheepvaart	Postbus 8634 NL-3009 AP Rotterdam	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Suisse	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch http://www.port-of-switzerland.ch

...

2c) Liste des appareils radar de navigation et indicateurs de vitesse de giration agréés conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

Appareils radar

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	R-4-014
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron NL-3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	R-4-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	R-4-019

Indicateurs de vitesse de giration

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
W 8.4	AlphaTURN&RUDDER MFC	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	12.12.2011	D	R-4-091

**3. Liste des appareils radar de navigation agréés
conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin sur la base d'agrément de type équivalents**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	e-01-014
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	e-01-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	e-01-019

**4. Liste des sociétés spécialisées agréées pour le montage ou le remplacement
d'appareils radar de navigation ou d'indicateurs de vitesse de giration conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin**

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

...

Belgique

N°	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

...

5.2 Comité du Règlement de visite (Résolution 2007-II-24)

Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe N, Partie III

1. Liste des autorités compétentes pour l'agrément d'appareils AIS Intérieur conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

L'absence de données pour un Etat signifie que l'Etat concerné n'a pas désigné d'autorité compétente.

Etat	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
Belgique	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer, Directie Scheepvaartcontrole ¹³	Posthoflei 5 B-2600 Antwerpen-Berchem	+32 3 229 00 59	epic@mobilit.fgov.be
Allemagne	Wasser- und Schifffahrts- verwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
France	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infra- structures de transport et de la mer	Grande Arche de la Défense F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 19 36	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpeme nt-durable.gouv.fr
Pays-Bas	Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW/Scheepvaart	Postbus 8634 NL-3009 AP Rotterdam	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Suisse	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch http://www.port-of-switzerland.ch

...

¹³ Uniquement pour la reconnaissance de sociétés spécialisées conformément à l'annexe N du RVBR.

4. Liste des sociétés spécialisées agréées pour le montage ou le remplacement d'appareils AIS Intérieur conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

...

Belgique

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel Site internet
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

...

France¹⁴

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

...

¹⁴ Les compétences de chaque société sont précisées par arrêté ministériel du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

5.3 Comité du Règlement de visite (Résolution 1994-I-23 (II))

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION AUX COMMISSIONS DE VISITE RELATIVE AU REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 1/2009 rev. 1 du 27 octobre 2009 modifiée le 27 octobre 2011

Procédure simplifiée et standardisée pour l'application de l'article 24.04, chiffre 4, du RVBR en liaison avec les conséquences de la crise économique actuelle

Sur la base des dispositions ci-après, un bateau peut, après dépôt d'une demande correspondante, bénéficier de dérogations conformément à l'article 24.04, chiffre 4.

1. Une exonération générale concernant la réalisation d'une visite du bâtiment n'est pas possible.
2. L'exigence N.R.T. pour les prescriptions transitoires concernées n'est pas affectée par l'introduction de cette procédure et demeure en vigueur.
3. L'application des prescriptions transitoires concernées n'est pas abrogée mais uniquement reportée jusqu'au prochain renouvellement du certificat de visite.
4. Le propriétaire du bateau doit joindre à la demande une déclaration selon laquelle les coûts des mesures nécessaires sont excessifs pour lui compte tenu de la crise économique actuelle.
5. Une limite inférieure d'un montant de 2500 € est fixée pour les coûts de toutes les mesures à prendre à bord d'un bâtiment, à partir de laquelle un entrepreneur peut déposer une demande de participation à la procédure.
6. Les commissions de visite fixent la durée de validité des certificats de visite en fonction de la nature et du nombre des dispositions qui ne sont pas observées.
7. Les coûts des mesures à mettre en œuvre doivent être indiqués par le propriétaire du bateau.
8. La présente recommandation ne s'applique pas aux prescriptions transitoires suivantes :
 - a) article 7.06, chiffre 1 - Installations radar de navigation agréées avant le 1er janvier 1990, et
 - b) chapitre 8bis - Moteurs de remplacement installés avant le 31.12.2011 inclus à bord de bateaux en service au 1.1.2002.
9. La présente recommandation est valable jusqu'au 31 décembre 2012.

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

RECOMMANDATION N° 1/2012
du 21 janvier 2012

ARGONON

L'automoteur citerne "Argonon", numéro européen unique d'identification des bateaux 02334277, un bateau-citerne de type C selon la classification de l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie navigable intérieure (ADN), est par la présente autorisé à utiliser du gazole et du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bateau est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 30.6.2017. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. L'automoteur citerne doit être construit et classé sous le contrôle et conformément aux règles applicables d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution OMI MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Le réservoir de stockage de GNL doit être conforme aux exigences de la norme européenne EN 13458-2 : 2002. Le réservoir doit être fixé à bord du bateau de manière à garantir qu'il y demeure fixé en toutes circonstances.
6. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
7. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
8. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
9. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bateau. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.

10. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
11. Un rapport annuel d'évaluation, comportant l'ensemble des données ainsi collectées, sera envoyé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etat membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (Gazole et GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) anomalies, réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

Annexes (dans un seul document) :

Annexe 1 : Rapport N° ROT/11.M.0080 édition 2, en date du 23 mai 2011 (en anglais)

Annexe 2 : Synthèse des écarts par rapport au Code IGF (IMO-Résolution MSC.285(86), 1^{er} juin 2009)

Annexe 3 : Procédure pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié

Annexe 4 : Description de la formation des équipages à bord de bateaux de la navigation intérieure dont la propulsion est assurée par du GNL

Annexe 5 : Information générale sur le système GNL à bord du bateau-citerne "Argonon"

(Les annexes figurent au document RV/G (11) 67 rev. 3)

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

RECOMMANDATION N° 2/2012
du 24 février 2012

TYPE I-TANKER 1401

Le bateau-citerne "Type I-Tanker" (n° de chantier 1401 de Peters Shipyard à Kampen), numéro européen unique d'identification des bateaux¹, bateau-citerne de type C au sens de l'ADN, est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bâtiment est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 30.6.2017. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment:

1. Le bâtiment doit être construit et classifié conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13458-2 : 2002. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances.
6. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
7. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
8. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
9. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.

¹ Le numéro du bateau n'est pas encore connu et sera inséré ultérieurement.

10. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
11. Un rapport annuel d'évaluation comportant l'ensemble des données collectées doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

Annexes (dans un seul document) :

- Annexe 1 : Rapport N° ROT/11.M.0090 Version 2, en date du 23 mai 2011 (en anglais)
- Annexe 2 : Synthèse des dérogations au Code IGF (IMO-Résolution MSC.285(86), 1^{er} juin 2009)
- Annexe 3 : Procédure pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié
- Annexe 4 : Description de la formation des équipages à bord de bateaux de la navigation intérieure dont la propulsion est assurée par du GNL
- Annexe 5 : Information générale sur le système GNL à bord du bateau-citerne "I-Tanker 1401"

(Les annexes figurent au document RV/G (11) 68 rev. 3.)

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

RECOMMANDATION N° 3/2012
du 24 février 2012

TYPE I-TANKER 1402

Le bateau-citerne "Type I-Tanker" (n° de chantier 1402 de Peters Shipyard à Kampen), numéro européen unique d'identification des bateaux¹, bateau-citerne de type C au sens de l'ADN, est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bâtiment est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 30.6.2017. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment:

1. Le bâtiment doit être construit et classifié conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13458-2 : 2002. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances.
6. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
7. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
8. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
9. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.

¹ Le numéro du bateau n'est pas encore connu et sera inséré ultérieurement.

10. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
11. Un rapport annuel d'évaluation comportant l'ensemble des données collectées doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

Annexes (dans un seul document):

- Annexe 1 : Rapport N° ROT/11.M.0090 Version 2, en date du 23 mai 2011 (en anglais)
- Annexe 2 : Synthèse des dérogations au Code IGF (IMO-Résolution MSC.285(86), 1^{er} juin 2009)
- Annexe 3 : Procédure pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié
- Annexe 4 : Description de la formation des équipages à bord de bateaux de la navigation intérieure dont la propulsion est assurée par du GNL
- Annexe 5 : Information générale sur le système GNL à bord du bateau-citerne "I-Tanker 1402"

(Les annexes figurent au document RV/G (11) 69 rev. 3.)

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

RECOMMANDATION N° 4/2012
du 8 mars 2012

Ad article 10.03 ter, paragraphe 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

GERARD SCHMITTER

En application de l'article 10.03 ter, paragraphe 1, dernier alinéa, du RVBR, le bateau à passagers à cabines "Gerard Schmitter", numéro européen unique d'identification des bateaux 01831335, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, paragraphes 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses composants) doit avoir été homologuée par une société de classification conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des diffuseurs, pressions et débit seront fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les diffuseurs doivent notamment être installés dans les endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide, notamment le dessus des réservoirs de carburant, ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. Il n'est pas nécessaire que des diffuseurs soient installés sous les planchers des salles de machines, dans la mesure où ceux-ci sont suffisamment ajourés pour permettre la diffusion du brouillard d'eau. L'espacement maximal entre diffuseurs et entre diffuseurs et parois doit être conforme aux conditions de l'homologation mentionnée au point 2.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Elle doit être en permanence à la pression de service ; les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Le système doit être équipé d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction incendie mentionnée à l'article 15.12, chiffres 2 à 8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les diffuseurs soient obturés par des impuretés contenues dans l'eau ou par de la rouille présente dans les conduites, les vannes et les pompes.
5. Le dispositif doit être dimensionné pour assurer la protection de l'espace qui exige le plus grand volume d'eau. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter le système protégeant ce local à une pression et un débit au moins égaux à ceux requis par les conditions de l'approbation du système (50 bars) pendant au moins 30 minutes.

6. Les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires à la mise en service doivent être installés à l'extérieur des locaux à protéger. Le local dans lequel ils se trouvent doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des stations de contrôle.
Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.
7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. Les pompes électriques doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation. Le dispositif doit être pourvu d'une commutation automatique.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau ;
 - panne d'alimentation électrique ;
 - perte de pression de l'installation ;
 - baisse de haute pressionL'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres de l'équipage.
10. Le manuel ou la notice d'utilisation et d'entretien du constructeur doivent être rédigés dans une langue compréhensible par l'équipage, et doivent être conservés à bord, ainsi que les pièces de rechange recommandées par le constructeur.
11. Les opérations de maintenance et de vérification, notamment de l'état des diffuseurs, doivent être faites régulièrement, selon les instructions du fabricant.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (12) 9 rev. 1 = JWG (12) 8 rev.1.)

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

RECOMMANDATION N° 5/2012
du 8 mars 2012

ad article 10.03bis - Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING ODIN

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers à cabines "Viking Odin", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001950, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

L'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau réduit de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, en atteignant le même effet conforme à l'objectif de protection. La technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité élevée en raison de l'effet refroidissant et étouffant du brouillard d'eau résultant de son évaporation et de l'abaissement de la teneur en oxygène. La réduction du volume d'eau permet de réduire les dimensions des éléments constitutifs de l'installation et de gagner de la place.

1. L'installation d'extinction d'incendie est conforme à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001, contrôlée par un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025 pour une utilisation dans le bâtiment (construction) et elle est en outre agréée conformément aux règles de construction d'une société de classification agréée. Les buses de brumisation possèdent un agrément de type d'une société de classification agréée.
2. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$.
3. Le système de diffusion est subdivisé en sections comportant jusqu'à 102 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
4. Dans les locaux habituellement soumis à des températures plus élevées, les cuisines dans le cas présent, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$.
5. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.
6. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.

7. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

Le signal visuel et sonore doit être déclenché en un endroit occupé en permanence par le personnel de bord ou par des membres de l'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 53 rev.2.)

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

RECOMMANDATION N° 6/2012
du 8 mars 2012

ad article 10.03bis - Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING FREYA

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers à cabines "Viking Freya", numéro européen unique d'identification des bateaux¹, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

L'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau réduit de 1,88 l/(min · m²), en atteignant le même effet conforme à l'objectif de protection. La technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité élevée en raison de l'effet refroidissant et étouffant du brouillard d'eau résultant de son évaporation et de l'abaissement de la teneur en oxygène. La réduction du volume d'eau permet de réduire les dimensions des éléments constitutifs de l'installation et de gagner de la place.

1. L'installation d'extinction d'incendie est conforme à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001, contrôlée par un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025 pour une utilisation dans le bâtiment (construction) et elle est en outre agréée conformément aux règles de construction d'une société de classification agréée. Les buses de brumisation possèdent un agrément de type d'une société de classification agréée.
2. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de 1,88 l/(min · m²).
3. Le système de diffusion est subdivisé en sections comportant jusqu'à 102 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
4. Dans les locaux habituellement soumis à des températures plus élevées, les cuisines dans le cas présent, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C.
5. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.
6. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.

¹ Le numéro du bateau n'est pas encore connu et sera inséré ultérieurement.

7. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

Le signal visuel et sonore doit être déclenché en un endroit occupé en permanence par le personnel de bord ou par des membres de l'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 53 rev. 2.)

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

RECOMMANDATION N° 7/2012
du 8 mars 2012

ad article 10.03bis - Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING IDUN

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers à cabines "Viking Idun", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001951, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

L'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau réduit de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, en atteignant le même effet conforme à l'objectif de protection. La technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité élevée en raison de l'effet refroidissant et étouffant du brouillard d'eau résultant de son évaporation et de l'abaissement de la teneur en oxygène. La réduction du volume d'eau permet de réduire les dimensions des éléments constitutifs de l'installation et de gagner de la place.

1. L'installation d'extinction d'incendie est conforme à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001, contrôlée par un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025 pour une utilisation dans le bâtiment (construction) et elle est en outre agréée conformément aux règles de construction d'une société de classification agréée. Les buses de brumisation possèdent un agrément de type d'une société de classification agréée.
2. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$.
3. Le système de diffusion est subdivisé en sections comportant jusqu'à 102 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
4. Dans les locaux habituellement soumis à des températures plus élevées, les cuisines dans le cas présent, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$.
5. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.
6. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.

7. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

Le signal visuel et sonore doit être déclenché en un endroit occupé en permanence par le personnel de bord ou par des membres de l'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 53 rev. 2.)

PROTOCOLE 17

Approbation des comptes de l'exercice 2010 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2010 et donne quitus au Secrétaire Général.

PROTOCOLE 18

Approbation des comptes de l'exercice 2010 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2010 du Centre Administratif. Ces comptes sont communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 19

Budget pour 2013 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale adopte le budget 2013 qui est fixé à **2 616 700.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **22 000.- €** du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans et de la part prélevée sur le fonds de réserve sous la forme d'un ajustement budgétaire de **60 000.- €**, s'élève à **506 940.- €**

Les cotisations seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du CIC Est à Strasbourg.

PROTOCOLE 20

Budget pour 2013 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Le budget du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2013 est fixé à **42 840.- €**. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 140.- €**. Le budget sera communiqué à cet organisme.

PROTOCOLE 21

Adoption d'un Règlement des marchés de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de mettre en œuvre dans la gestion de ses marchés des règles garantissant l'optimisation des ressources et le respect des principes communs à ses Etats membres en matière de transparence et de mise en concurrence, tout en sauvegardant la flexibilité et le pragmatisme de son organisation administrative,

se référant aux règles figurant dans l'Accord de siège conclu avec la République française le 10 mai 1978 et à sa qualité d'organisation internationale disposant de la personnalité juridique internationale,

sur la base de l'expérience acquise par son secrétariat dans la gestion des marchés,

adopte le Règlement des marchés figurant en annexe.

Annexe

Règlement relatif aux marchés de la CCNR

Titre 1 : Contexte légal et institutionnel

Article 1 Champ d'application

Le présent règlement régit l'appel à candidatures, la sélection des soumissionnaires, l'appel d'offres, la sélection de la meilleure offre et la conclusion des marchés de la CCNR d'un montant supérieur à 20.000 Euros TTC.

Article 2 Principes applicables

I. Le pouvoir adjudicateur est la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, ci-après dénommée CCNR, organisation internationale ayant son siège à Strasbourg.

Conformément à l'Accord de siège conclu avec la République française, cette institution possède la personnalité juridique et dispose de la capacité de contracter et d'acquérir des biens immobiliers et mobiliers.

II. La CCNR, personne morale de droit international, n'est pas soumise à la réglementation relative aux marchés publics de la République française ou d'un autre Etat membre. Elle veille cependant, par le présent règlement, à s'inspirer des principes qui constituent le fondement de la réglementation de l'Union européenne en matière de marchés publics, à savoir les principes de transparence et d'appel à la concurrence. Les procédures d'appel d'offres, de sélection du contractant et de conclusion des marchés de la CCNR mentionnées à l'article 1 relèvent exclusivement du présent règlement.

Toute réclamation relative à la procédure d'appel d'offres, à la sélection des candidats et au choix du contractant ne peut être portée que devant la Commission d'examen prévue à l'article 5 et dans un délai de 15 jours à compter de la notification de la décision contestée.

La CCNR ne prend pas en charge les frais liés à la participation à la procédure exposés par les entreprises intéressées. Elle exclut toute autre indemnisation des entreprises intéressées ou candidates à raison d'un appel d'offres, même lors d'un éventuel abandon de la procédure.

III. Tout engagement de la CCNR ne naît qu'à la signature du contrat et ne concerne que son contractant.

De façon générale, en ce qui concerne les contrats passés par elle, la CCNR jouit en vertu de l'article 11 de l'Accord de siège de l'immunité de juridiction et de l'immunité d'exécution. Selon l'article 20 de l'Accord, tout différend portant sur l'interprétation et l'exécution des contrats auxquels la CCNR est partie est, à la demande de l'autre partie, soumise à l'arbitrage, ainsi que précisé à l'article 28 ci-après.

Article 3 **Interruption Abandon de l'appel d'offres**

Pour des raisons qui lui apparaissent justifiées, la CCNR peut renoncer à tout moment à la poursuite de la procédure. Elle fait connaître les motifs de cet abandon par voie écrite suivant des modalités identiques à celles par lesquelles le dossier d'information a été rendu public. Les entreprises candidates ou les soumissionnaires sont immédiatement informés par voie écrite.

Article 4 **Droit applicable au contrat**

Pour les questions non régies par le présent règlement et par le cahier des clauses juridiques, le contrat conclu peut prévoir l'application du droit matériel d'un Etat à titre subsidiaire. A défaut de dispositions expresses, le droit matériel français, droit de l'Etat du siège de la CCNR est applicable à titre subsidiaire.

La désignation d'un droit matériel à titre subsidiaire n'entraîne pas compétence des juridictions de l'Etat du siège pour les litiges relatifs à l'exécution du contrat. Le règlement de ces litiges s'effectue dans les conditions prévues par les dispositions de l'Accord de siège et par l'article 28 du présent règlement.

Article 5 **Commission d'examen**

Pour la sélection des candidats, l'examen des offres et des réclamations éventuelles préalables à la signature du contrat, il est constitué une commission d'examen.

La composition de la Commission d'examen est fixée par le sous-comité administratif de la CCNR. La Commission définit ses conditions de fonctionnement. Ses membres sont tenus à des règles strictes d'impartialité et de confidentialité. Dans l'exercice de leur fonction, ils doivent être libres de toute instruction ou influence de leur Etat d'origine. Les obligations des membres de la commission d'examen peuvent être définies par une annexe au présent règlement.

Titre 2 : Modalités de la consultation

Article 6 **Procédure renforcée et procédure simplifiée**

- I) La procédure renforcée comporte les étapes suivantes :
- 1) Etape de la sélection des soumissionnaires, décrite au titre 3 ci-après, comprenant ce qui suit :
 - a) Information du secteur concerné du projet poursuivi par la CCNR et invitation adressée aux entreprises considérées comme susceptibles d'être intéressées, à présenter leur candidature à la procédure de sélection ;
 - b) réception des candidatures des entreprises intéressées ;
 - c) déroulement de la sélection des entreprises admises à présenter une offre ;
 - d) adoption de la décision de sélection et sa communication aux entreprises concernées ;

- 2) Etape de l'attribution du marché, décrite au titre 4, comprenant ce qui suit :
- a) appel des entreprises retenues à présenter leur offre ;
 - b) examen des offres présentées, évaluation des offres admises et procédure de sélection entre les offres ;
 - c) adoption de la décision d'attribution et sa communication aux soumissionnaires ;
 - d) conclusion du contrat.

Le déroulement des opérations de consultation et de sélection des offres s'effectue selon le calendrier défini par la commission d'examen. La commission d'examen peut, en cas de besoin, modifier ce planning. Le cas échéant, les parties intéressées ou les soumissionnaires sont informés de ces modifications.

II) La procédure simplifiée comporte un appel non formalisé à un nombre limité d'entreprises choisies par la Commission d'examen comme représentant l'état du marché pour les inviter à présenter une offre.

Cette procédure s'applique uniquement aux marchés d'un montant inférieur à 100.000 Euros TTC.

Dans ce cas, seul le titre 4 relatif à l'attribution du marché s'applique.

Toutefois, la commission d'examen peut décider de soumettre un marché d'un montant inférieur à 100.000 Euros à la procédure renforcée.

Titre 3 : Sélection des candidats

Article 7 Dossier d'information

Un dossier d'information destiné aux entreprises susceptibles d'être intéressées par les travaux à réaliser ou les prestations à fournir et les invitant à présenter leur candidature est élaboré par le secrétariat de la CCNR.

Ce dossier d'information comporte une présentation des caractéristiques du produit ou des prestations que la CCNR souhaite acquérir, les exigences de qualification et les critères de sélection.

Le dossier comporte également des informations relatives au cadre juridique des contrats de la CCNR et au calendrier prévu.

La CCNR assure la diffusion de ce dossier d'information dans toute la mesure nécessaire en vue d'une mise en concurrence et d'une transparence de la procédure. En particulier, elle recourt à une diffusion de l'information sur son site Internet, peut faire appel aux moyens d'information dont disposent ses Etats membres et peut communiquer directement ce dossier d'information aux entreprises qui lui ont été signalées.

Toute entreprise intéressée peut obtenir auprès du Secrétaire Général le dossier d'information et prendre part à la procédure de sélection.

Article 8 **Délai de présentation des candidatures**

Pour prendre part à la procédure de sélection, les entreprises candidates devront communiquer leur dossier de candidature avant la date limite prévue par le calendrier indiqué dans le dossier d'information. Ce dossier devra comporter des informations utiles concernant leurs qualifications techniques et leur garanties financières, telles que précisé par le dossier d'information.

La Commission d'examen peut autoriser les entreprises candidates à présenter dès ce stade une offre tel que prévu à l'article 15 si compte tenu des caractéristiques du produit ou de la prestation à acquérir, le dossier mentionné à l'article 7 comporte les informations mentionnées à l'article 13.

Dans ce cas, les procédures de contrôle de la recevabilité des candidatures et de la recevabilité des offres sont fusionnées.

Article 9 **Rôle du Secrétariat de la CCNR**

Le dossier relatif à la participation à la procédure de sélection est transmis au Secrétaire Général de la CCNR selon les formes indiquées dans le dossier d'information.

Le Secrétaire Général de la CCNR établit une liste des entreprises intéressées avec l'indication de la date de réception du dossier de candidature et leur délivre un accusé de réception.

Article 10 **Critères formels du dossier de candidature**

Les candidatures doivent être formulées dans une langue autorisée par le dossier d'information.

Les pièces présentées par les candidats doivent être datées et dûment signées par un représentant désigné et délégué par l'entreprise. Les justificatifs exigés dans le dossier d'information doivent être joints.

Article 11 **Demandes d'information**

Toute entreprise candidate peut solliciter des explications complémentaires. dans le délai indiqué dans le dossier d'information. Ces demandes sont soumises à la commission d'examen. Il est répondu à chaque demande. La réponse est communiquée à l'entreprise concernée et rendue publique sur le site internet de la CCNR.

Une entreprise candidate doit signaler les erreurs, insuffisances ou inadéquations affectant les indications figurant dans le dossier d'information dans les meilleurs délais.

Toute communication est effectuée par la CCNR de manière à assurer la confidentialité des candidatures et à sauvegarder le caractère non discriminatoire de la procédure.

Article 12 **Vérification de l'aptitude à soumissionner**

Les candidatures présentées après le délai fixé sont irrecevables pour la sélection et ne seront pas prises en considération.

Il en est de même si les attestations et informations exigées sont communiquées de manière incomplète.

La Commission d'examen vérifie si les dossiers des entreprises qui ont présenté une candidature répondent aux exigences de qualification figurant dans le dossier d'information. A défaut de répondre à ces exigences, la candidature n'est pas prise en considération.

La Commission d'examen apprécie enfin le caractère suffisant des qualifications techniques et des garanties financières ainsi que l'adéquation des entreprises candidates dont le dossier n'a pas été préalablement rejeté aux autres critères de sélection énumérés par le dossier d'information. Elle vérifie l'absence de condamnations pénales des entreprises candidates ou de leurs dirigeants.

La Commission d'examen établit, compte tenu de cette appréciation la liste des entreprises aptes à présenter une offre.

Elle pourra limiter le nombre des entreprises autorisées à présenter une offre.

Toutes les entreprises ayant présenté un dossier de candidature sont informées par le Secrétaire général de la CCNR des décisions de la Commission d'examen.

Titre 4 : attribution du marché

Article 13 **Dossier d'appel d'offres**

Les entreprises sélectionnées pour participer à la procédure d'attribution du marché sont invitées à présenter une offre conforme au dossier d'appel d'offres qui leur sera soumis.

Le dossier d'appel d'offres comporte obligatoirement:

- a) les modalités de présentation des offres ;
- b) Le calendrier de la procédure d'appel d'offres ;
- c) les critères définis pour l'appréciation des offres.

Il peut également comporter

- d) un cahier des charges techniques spécifiant les fonctionnalités attendues et d'éventuelles indications concernant les prix si un tel document est prévu ;
- e) le présent règlement ;
- f) un cahier des clauses juridiques et un projet d'acte d'engagement ;
- g) des documents divers.

Article 14 **Demandes d'informations**

Toute entreprise sélectionnée peut solliciter des explications complémentaires au plus tard le quinzième jour précédant la date visée à l'article 18 ci-après. Ces demandes sont soumises à la commission d'examen. Il est répondu à chaque demande présentée dans les délais. La réponse est communiquée à tous les soumissionnaires.

Le soumissionnaire doit signaler les erreurs, insuffisances ou inadéquations affectant les indications figurant dans le dossier d'appel d'offre dans les meilleurs délais.

Toute communication est effectuée par la CCNR de manière à assurer la confidentialité des offres et à sauvegarder le caractère non discriminatoire de la procédure.

Article 15 **Forme de l'offre**

L'offre doit être formulée dans la langue déterminée par la Commission d'examen. Elle peut comporter des traductions dans une ou plusieurs langues.

Le dossier d'offre doit comporter :

- a) S'ils ont été prévus, le cahier des charges techniques et le cahier des clauses juridiques acceptés, datés et signés par une personne disposant des pouvoirs nécessaires ;
- b) Une offre de services complète conforme aux exigences techniques ;
- c) Les autres informations prévues par le présent règlement ou par le cahier des clauses juridiques ou précisées par la Commission d'examen.

Le soumissionnaire doit préciser expressément que l'offre est valable pour une période minimale de trois mois à compter de la date de la soumission.

Article 16 **Remise de l'offre**

Le soumissionnaire transmet son offre à l'adresse du Secrétaire Général de la CCNR.

Sauf décision de la Commission d'examen d'appliquer d'autres règles, l'offre sera présentée dûment signée sous pli cacheté comportant une enveloppe extérieure et une enveloppe intérieure cachetée avec les documents de l'offre. Elle peut aussi décider que l'ensemble des pièces constituant cette offre doit également être fourni sur un autre support, tel qu'un support électronique. En cas de divergence entre les versions sur support papier et électronique, la version signée de la première sera retenue.

Le Secrétaire Général conserve non dépouillées les enveloppes intérieures comportant les offres. Il établit la liste des offres reçues avec l'indication de la date de réception et délivre un accusé de réception de l'offre à chaque entreprise soumissionnaire.

Le Secrétaire Général remet les offres à la Commission d'examen à la date du début des opérations de sélection.

Titre 5: prise de connaissance et examen des offres

Article 17

Possibilité Règles de confidentialité des délibérations

Sauf décision contraire de la Commission d'examen, la procédure d'examen des offres, les délibérations et le processus d'évaluation demeurent confidentiels et sont consignés par écrit.

Article 18

Conditions de recevabilité de l'offre

Pour être recevable, une offre, dûment signée, doit avoir été présentée dans le délai précisé dans le calendrier fixé par le dossier d'appel d'offres, comporter les informations précisées aux articles précédents, ainsi que l'ensemble des indications prévues par le dossier d'appel d'offres et porter sur tous les travaux, fournitures ou prestations faisant l'objet de l'appel d'offres.

Article 19

Examen des offres

La Commission d'examen procède à l'examen des offres. Elle vérifie d'abord la recevabilité des offres. Elle procède au rejet des offres ne respectant pas les conditions de l'appel d'offre. Elle motive ses décisions de rejet. Celles-ci sont communiquées par écrit aux soumissionnaires. La correction d'erreurs manifestement involontaires affectant une offre peut être acceptée par la Commission d'examen.

Article 20

Evaluation des offres

La Commission d'examen établit un état des offres déclarées recevables. Elle procède ensuite à l'évaluation des offres. Elle peut à cette fin recourir au conseil d'experts qu'elle choisit.

Article 21

Entretiens complémentaires

Des entretiens peuvent être menés avec chacun des soumissionnaires dont l'offre a été déclarée recevable. Ces entretiens complémentaires ont pour objet notamment de permettre à la Commission d'examen d'obtenir des précisions sur différents aspects d'une offre et de corriger les erreurs manifestes.

La Commission d'examen peut décider d'engager un dialogue compétitif avec les entreprises. Dans ce cadre, celles-ci peuvent sur la base des indications fournies par la commission d'examen faire des propositions s'éloignant du cahier des charges techniques ou du cahier des clauses juridiques. La Commission veille à la comparabilité des offres résultant de ces propositions.

Article 22

Critères de comparaison des offres

L'offre à retenir est l'offre la plus en adéquation avec les critères mentionnés dans le dossier d'appel d'offre.

Article 23
Sélection de l'offre

A l'issue de l'évaluation, la Commission d'examen établit un rapport, qu'elle communique au Secrétaire général, indiquant les raisons pour lesquelles une offre a été retenue comme étant jugée la plus en adéquation avec les critères retenus.

Article 24
Décision définitive

Le Secrétaire général peut, soit attribuer le marché conformément à la proposition de la commission d'examen, soit renoncer à la poursuite de la procédure d'attribution du marché. Il communique cette décision à tous les soumissionnaires.

Article 25
Dispositions en vue de la signature du contrat

Le Secrétaire Général prend avec l'entreprise retenue les dispositions nécessaires pour la signature du contrat.

Titre 6 : dispositions relatives au contrat

Article 26
Dispositions du contrat

En sus du présent règlement, le contrat sera constitué des éléments mentionnés dans le cahier des clauses juridiques et dans l'acte d'engagement. Il comporte aussi l'offre soumise conformément à l'article 15 et précisée conformément à l'article 21, dont le soumissionnaire s'est engagé à assurer la réalisation.

Article 27
Lieu du contrat

Le lieu d'exécution du contrat est désigné comme étant celui du siège de la CCNR.

Titre 7 : Litiges relatifs à l'exécution du contrat

Article 28
Compétence

Conformément aux dispositions de l'Accord de siège de la CCNR, tout litige relatif à l'exécution du contrat est soumis, à défaut d'accord amiable entre les parties, à la décision d'une Commission arbitrale.

Toutefois, la CCNR peut renoncer par une décision formelle et expresse, prise avant la constitution de la Commission arbitrale, à son immunité de juridiction. Dans ce cas, la juridiction compétente est désignée par le cahier des clauses juridiques.

Aucune disposition du présent règlement ou des autres documents constitutifs de marché en dehors de la décision formelle susmentionnée de la CCNR ne peut être interprétée comme une renonciation à son immunité de juridiction.

Article 29
Composition de la Commission arbitrale

La Commission arbitrale est composée de deux arbitres, désignés chacun par une des deux parties et d'un surarbitre choisi par les deux arbitres. A défaut d'accord entre les deux arbitres sur la désignation du surarbitre dans un délai de trois mois, le Président du Tribunal de Grande Instance de Strasbourg procède à sa désignation.

Par accord exprès, les parties peuvent choisir une autre instance arbitrale.

Article 30
Procédure

La Commission arbitrale siège à Strasbourg. Elle détermine ses règles de procédure. La langue de la procédure est convenue par la Commission arbitrale.

Article 31
Droit applicable au fond du litige

En sus des dispositions contractuelles, la Commission arbitrale applique, à titre complémentaire et subsidiaire, les principes généraux du droit et les usages généraux du commerce.

Article 32
Exécution de la sentence arbitrale

Conformément aux dispositions de l'accord de siège, l'exécution de la sentence rendue à la suite de l'arbitrage sera régie par le droit de l'Etat sur le territoire duquel elle sera exécutée.

Article 33
Caractère définitif de la sentence

La décision arbitrale lie les parties et possède un caractère définitif.

Les frais de la procédure arbitrale sont supportés conformément aux règles définies par la Commission arbitrale.

En cas de besoin, des avances sont consenties aux arbitres. Ces avances sont supportées à parts égales par les parties.

Cahier des clauses juridiques

1. Objet du cahier des clauses juridiques

Le cahier des clauses juridiques précise les clauses définissant les droits et obligations de la CCNR et de son cocontractant

Il pourra être dérogé au présent cahier des clauses juridiques par des dispositions formelles de l'acte d'engagement.

2. Pièces du contrat

Les pièces contractuelles d'un marché sont constituées par :

- l'acte d'engagement ;
- le cas échéant, le cahier des charges techniques ;
- le cahier des clauses juridiques ;
- le règlement relatif à la consultation préalable et à la conclusion des marchés de la CCNR ;
- les documents du contractant décrivant son offre ;
- les documents établis en cours de contrat en application du présent cahier, notamment les avenants au contrat.

En cas de contradiction ou de différences éventuelles entre les pièces contractuelles du marché, elles prévalent dans l'ordre dans lequel elles sont énumérées ci-dessus.

3. Droit applicable au contrat

Les règles de droit applicables sont définies par les pièces contractuelles du marché.

Pour autant que celles-ci seraient insuffisantes pour régler un point de droit, il sera à titre subsidiaire fait appel au droit matériel national auquel renvoie le contrat. Si celui-ci ne permet pas de régler la question, il sera recouru aux principes généraux du droit et aux usages commerciaux internationaux.

Les conditions générales du contractant ou des fournisseurs ne sont susceptibles de s'appliquer que si elles ont été explicitement acceptées par la CCNR et pour autant qu'elles ne s'opposent pas aux dispositions du contrat.

4. Connaissance par l'entrepreneur des conditions de son intervention

Le contractant déclare avoir pris connaissance de l'ensemble des pièces contractuelles. Il déclare avoir une connaissance complète du projet, de sa finalité, des contraintes techniques et des délais de réalisation.

Il est réputé s'être entouré de tous renseignements nécessaires à la réalisation du projet.

5. Personnes chargées de l'exécution du marché

Le contractant désigne nommément les personnes qui sont plus particulièrement responsables de l'exécution du marché et leur remplaçant éventuel et en informe la CCNR immédiatement par écrit.

La CCNR désigne les personnes chargées de suivre l'exécution du marché et devant être destinataire des notifications émanant du contractant. Elle en informe ce dernier.

6. Respect de la législation

Le contractant s'engage à exécuter le marché dans le respect de toutes les dispositions légales applicables, en particulier en ce qui concerne le droit du travail, le droit social et les règles de protection des salariés.

7. Autonomie du contractant

Aucune disposition du contrat ne peut être interprétée comme établissant entre la CCNR et le contractant une relation de mandant à agent ou d'employeur à employé, le cocontractant étant réputé entrepreneur indépendant n'ayant aucun autre lien juridique avec la CCNR que le contrat en question.

8. Obligation de loyauté

Le contractant s'engage à n'octroyer ni à proposer un quelconque avantage direct ou indirect à l'occasion du contrat à un agent de la CCNR ou à un membre d'une délégation d'un Etat membre de la CCNR.

Il s'engage également à ne proposer ni à octroyer aucun avantage illicite à un tiers dans le cadre du contrat.

Le contractant ne sollicite ni n'accepte aucune instruction d'aucune autorité extérieure à la CCNR en rapport avec l'exécution du contrat. Il ne fera rien qui puisse porter préjudice à la CCNR et s'acquitte de ses obligations en tenant le plus grand compte des intérêts de la CCNR.

Tout manquement aux dispositions qui précèdent donne droit à la CCNR de dénoncer le contrat aux entiers frais du contractant.

9. Confidentialité

Le contractant s'engage à traiter de manière strictement confidentielle toute information ou document lié à l'exécution du contrat. Il reste tenu par cet engagement après l'achèvement du contrat. Il obtient de son personnel l'engagement de respecter cette règle de confidentialité.

10. Forme écrite obligatoire

Toute notification, demande, déclaration ou approbation prévue ou rendue nécessaire pour l'exécution du contrat doit, pour être valable, revêtir la forme écrite. Cet écrit peut prendre la forme d'une lettre, d'un télex, d'une télécopie ou d'un message électronique avec accusé de réception. Aucun accord verbal ne lie la CCNR.

Les notifications à la CCNR sont faites au siège de cette dernière. Les notifications au contractant sont faites au siège de l'entreprise. Toutes les notifications doivent faire l'objet d'un accusé de réception.

11. Modification du contrat

Une modification du contrat qui ne porte pas atteinte à l'objet du contrat peut être convenue par accord écrit entre les parties. En particulier, des modifications de caractère technique ou des modifications des délais d'exécution peuvent être convenues en cours de contrat.

Si une modification n'a pas d'effet sur le prix du marché, elle peut être formulée par simple échange de lettres.

Toute modification supposant un changement de prix ne peut se faire que par la signature d'un avenant formel au contrat.

12. Calcul des délais

Tout délai mentionné dans les documents contractuels s'entend comme commençant à courir le lendemain du jour où s'est produit le fait qui sert de point de départ à ce délai. Il expire à la fin du dernier jour de la durée prévue. Lorsque le dernier jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié (soit dans l'Etat de siège de la CCNR, soit dans l'Etat de siège du contractant), le délai est prorogé jusqu'à la fin du premier jour ouvrable qui suit.

13. Sous-traitance

Le contractant ne peut céder ou transférer, ni même donner en garantie le contrat ou l'une de ses parties si ce n'est avec l'accord écrit formel préalable de la CCNR.

En particulier, l'appel à des sous-traitants doit être agréé par la CCNR. L'acceptation de sous-traitants par la CCNR ne crée à sa charge aucune obligation à l'égard de ces derniers et ne dégage le contractant d'aucune de ses obligations nées du contrat ni de sa responsabilité. En tout état de cause, les termes du contrat de sous-traitance doivent être conformes aux règles figurant dans le contrat conclu avec la CCNR.

14. Responsabilités du contractant et garanties données à la CCNR

Aucune personne engagée par le cocontractant ne pourra être considérée comme agent de la CCNR. Le contractant répond seul de toute réclamation qu'une telle personne pourrait présenter en rapport avec cet engagement. Il garantit la CCNR contre toute action de cet ordre.

La CCNR ne peut être tenue pour responsable des dommages survenus au contractant ou à ses agents à l'occasion de l'exécution du contrat, sauf si ces dommages sont dus à une faute grave et intentionnelle de la CCNR ou de ses agents.

Le contractant est également seul responsable des actes, dommages, obligations intervenus dans le cadre d'éventuels contrats de sous-traitance.

Le contractant garantit la CCNR et ses agents en cas d'actions engagées par des tiers ou par des agents du contractant en raison de dommages causés à l'occasion de l'exécution du contrat.

Le contractant est seul responsable de ses employés.

Le contractant garantit la CCNR de toute action ou demande de paiement découlant de l'utilisation dans le cadre du contrat de produits, de brevets, de documents couverts par le droit d'auteur ou par d'autres droits de propriété intellectuelle qui n'auraient pas été expressément prévues dans l'offre du contractant et acceptées par la CCNR, ainsi que de façon générale contre toutes les revendications de tiers. La résiliation du contrat ne dégage pas le contractant des obligations visées par les présentes dispositions.

15. Assurances ou garantie

Le contractant souscrit les assurances couvrant tous les risques et dommages relatifs à l'exécution du contrat. En particulier, il doit justifier d'assurances couvrant d'éventuels dommages causés aux tiers. Il souscrit également les assurances nécessaires pour garantir le paiement des indemnités qu'il pourra devoir verser à la CCNR en cas de retard, de défaillance ou de défaut des produits, travaux ou prestations qu'il est chargé de réaliser. Une copie de tous les contrats d'assurance concernés est communiquée à la CCNR, au plus tard dans le mois qui suit la conclusion du contrat, sous peine de suspension de ce dernier.

Le contractant peut aussi fournir une garantie à la place d'une assurance à première demande. Une demande de fournir une garantie signifie que le contractant désigne un organisme bancaire ou équivalent qui s'engage à verser le montant garanti dès lors que la demande lui en est faite par la CCNR, sans pouvoir se prévaloir d'aucune clause de non exécution.

S'agissant des indemnités à verser en cas de retard, de défaillance ou de défaut des produits, travaux ou prestations, si le marché est inférieur à 50.000 Euros TTC, le contractant pourra être libéré de tout ou partie de ces conditions.

16. Autres garanties

Le contractant garantit que les travaux, fournitures et prestations réalisés répondent à toutes les exigences figurant dans les pièces du contrat.

Le contractant fournit à la CCNR une garantie contractuelle de deux ans. Cette garantie comprend la fiabilité et la qualité des prestations fournies ainsi que le bon fonctionnement de tous les composants du marché.

Il s'agit pour le contractant d'une obligation de résultat. Pendant le délai de garantie, il s'engage à réparer sans frais d'éventuelles déficiences et à corriger les prestations défectueuses.

Le point de départ de délai de la garantie susmentionnée est la date de réception prononcée par la CCNR après la fin de la période d'essai.

17. Déroulement des travaux, délais d'exécution et essais

En cas de travaux supérieurs à 50.000 Euros TTC, le contractant communiquera à la CCNR un plan d'exécution. Il tiendra la CCNR informé du progrès des travaux. Un état d'avancement sera fourni une fois par mois. La CCNR pourra prendre l'initiative de demander des réunions périodiques de suivi.

Les délais de réalisation sont ceux définis dans l'acte d'engagement.

Le contractant signifie à la CCNR l'achèvement des travaux. La CCNR procède à la vérification des travaux, fournitures et prestations réalisés. Cette vérification portera sur leur conformité avec les exigences figurant dans le cahier des charges techniques ou dans les autres documents contractuels. Des procès verbaux de réception pour chaque stade de livraison prévu dans le plan d'exécution seront effectués contradictoirement à la demande de l'une des parties.

18. Provenance des matériels et logiciels

La provenance des matériels et logiciels utilisés sera conforme aux conditions du cahier des charges techniques ou des autres documents contractuels.

Cette provenance sera indiquée de manière précise par le contractant.

Seuls des matériels certifiés pourront être mis en oeuvre.

19. Documents

Le contractant produira l'ensemble de la documentation technique nécessaire à la compréhension et à l'utilisation des produits, matériels ou ouvrages et logiciels réalisés ou fournis. La CCNR établira un certificat de réception de ces documents.

En cas de non remise de tous les documents requis, la CCNR pourra opérer une retenue sur le montant à payer. Cette retenue sera proportionnelle à l'importance des documents non produits et pourra au plus représenter 5 % du montant du marché.

20. Normes

Dans le cas où il y a référence à des normes techniques, celles-ci doivent être reconnues dans l'ensemble des Etats membres de la CCNR.

S'il n'existe pas de normes techniques reconnues dans l'ensemble des Etats membres, il y aura lieu à défaut à faire référence aux normes techniques reconnues en France.

21. Droits de propriété

a) Droits de propriété intellectuelle

Sauf convention contraire formelle et écrite, tous les droits de propriété intellectuelle et autres droits exclusifs afférents à tout élément conçu, élaboré ou rassemblé dans le cadre du contrat devient la propriété exclusive de la CCNR, sous réserve de l'existence des droits antérieurs à la conclusion du contrat.

La CCNR peut utiliser, reproduire, céder sans limite ni conditions les éléments créés par le contractant pour la réalisation du produit ou de la prestation objet d'un contrat et qui sont devenus sa propriété en vertu des dispositions du contrat.

Concernant les éléments du produit (matériels, logiciels, etc.) qui ne sont pas propres à celui-ci mais dont le droit d'exploitation a été acquis par le contractant ou qui sont conçus par lui en dehors de la réalisation du produit, la CCNR n'acquière qu'un droit d'usage dans les conditions fixées ci-après. Le contractant veille à ce que ce droit d'usage (relatif à des brevets, licences, etc.) permet un usage complet et continu par la CCNR du produit, objet du contrat.

Si la CCNR n'acquiert pas, du fait des dispositions qui précèdent, la propriété des inventions nées, mises au point ou utilisées à l'occasion de l'exécution du marché, cette disposition doit être précisée dans l'offre et figurer expressément dans l'acte d'engagement convenu entre la CCNR et le contractant.

Le titulaire du marché est dans tous les cas tenu de communiquer à la CCNR les connaissances acquises dans l'exécution du marché, que celles-ci aient ou non donné lieu à un dépôt de brevet.

Si le contractant utilise des éléments protégés par des droits de propriété intellectuelle ou autres droits exclusifs, quels qu'ils soient, il doit, sans autres frais pour la CCNR que ceux prévus expressément dans le marché, obtenir auprès des titulaires de droit de propriété intellectuelle ou autres droits exclusifs les autorisations appropriées d'utiliser, d'adapter ou de publier ces éléments et fournir à la CCNR la preuve de ces autorisations.

Le contractant tiendra la CCNR indemne de toute réclamation de tiers découlant de l'utilisation, dans le produit ou de la prestation à réaliser, de tout élément protégé par des droits de propriété intellectuelle ou autres droits exclusifs, logiciels compris. Les obligations mentionnées ci-dessus perdurent après la fin du contrat.

Le contractant garantit la CCNR contre toute revendication relative à l'exercice de droits de propriété intellectuelle en relation avec l'exécution du contrat.

b) Droits de propriété matérielle

Les produits, équipements et ouvrages réalisés dans le cadre de l'exécution du contrat deviendront la propriété pleine et entière de la CCNR au fur et à mesure des règlements y correspondant sous réserve de dispositions expresses contraires de l'acte d'engagement. La propriété complète de l'ensemble des équipements sera acquise à la date de mise en fonctionnement.

22. Retards ou défaillances

La responsabilité du contractant est engagée du fait de retards d'exécution, sauf si ceux-ci sont le fait de la CCNR ou d'un cas de force majeure. Dans le cas d'un tel retard imputable au contractant, la CCNR sera fondée à réclamer les pénalités de retard suivantes :

- retard de 15 jours 5 %
 - retard de 1 mois 10 %
 - retard de 2 mois 20 %
 - retard supérieur à 3 mois 35 %
- (correspondant au prix d'acquisition TTC).

Ces montants peuvent être modifiés par l'acte d'engagement.

Après mise en service, une défaillance des produits, matériels ou ouvrages entraînant une incapacité de fonctionnement ouvre droit à une indemnité au bénéfice de la CCNR définie par l'acte d'engagement. A défaut, ce montant sera de 1 % du prix TTC du marché par jour de non-fonctionnement. Dans le cas de dysfonctionnements n'entraînant qu'une inutilisation partielle, l'indemnité sera constituée d'une fraction du montant sus-indiqué proportionnelle à la gravité de la gêne dans l'utilisation.

23. Formation du personnel et aide technique

Selon les modalités définies par le cahier des charges techniques, le contractant devra assurer la formation du personnel appelé à utiliser les produits matériels ou ouvrages.

Pendant une période de 5 ans à compter de la réception des ouvrages, le contractant est tenu de fournir sur la demande de la CCNR l'aide technique nécessaire à une utilisation normale du travail, de la fourniture ou de la prestation. Ces services seront financés par le prix global prévu au marché.

24. Résiliation du marché

I. Le marché peut être résilié par la CCNR aux torts du contractant dans les cas suivants :

- abandon du marché par le contractant ; cet abandon résulte d'une déclaration du contractant ou par l'absence de plus de 3 mois de travaux, attestée par la non communication d'informations sur l'avancement des travaux ;
- retard supérieur à trois mois ;
- sous-traitance non agréée ;
- absence de mesures permettant de faire cesser les désordres ou dysfonctionnements graves affectant les ouvrages, se prolongeant plus de trois mois ;
- troubles graves dans la jouissance du produit ou de la prestation objet du marché du fait des règles relatives aux brevets et brevets ou licences ;
- résultats gravement insuffisants et compromettant l'utilisation normale du produit ou de la prestation objet du contrat ;
- actes frauduleux ou gravement illégaux de la part du contractant ;
- mise en liquidation ou en règlement judiciaire ou insolvabilité du contractant ;
- interdiction affectant le contractant d'exercer l'activité professionnelle concernée.

La résiliation est prononcée par écrit après mise en demeure.

Dans ce cas, la CCNR établit un décompte de liquidation. Au débit du contractant, elle est fondée à imputer :

- les avances à rembourser ;
- les pénalités à régler ;
- les frais résultant d'une nouvelle attribution du marché aux risques et frais du contractant pour la partie non exécutée du marché ;
- les préjudices subis du fait de la cessation du marché.

Au crédit du contractant, elle inscrit la valeur des prestations effectuées et utilisables par la CCNR.

En cas de résiliation du marché, la CCNR est également en droit d'exiger du contractant la remise en toute propriété des prestations réalisées et l'exécution de toute mesure conservatoire.

Si l'objet du marché implique la mise en œuvre de brevets qui sont la propriété du contractant, celui-ci est tenu d'en permettre, malgré la résiliation, l'utilisation par la CCNR ou ses ayants-droits pour l'objet du marché. Si le contractant n'est que titulaire de licences relatives aux brevets susmentionnés, il est tenu d'accorder une sous-licence pour l'objet du marché ou de réaliser toutes diligences pour que cette sous-licence puisse être délivrée à la CCNR ou à ses ayants droits.

II. La CCNR peut résilier le marché sans faute du contractant. Dans ce cas, elle doit lui verser une indemnité appropriée qui tient compte de la totalité des dépenses qu'il a exposées et du manque à gagner qu'il a subi, à l'exclusion de toute autre forme d'indemnité ou de pénalité.

25. Insolvabilité, faillite ou liquidation

Si le contractant est déclaré en faillite, mis en liquidation ou devient insolvable, la CCNR peut, sans préjudice d'autres droits et recours, résilier sur le champ le contrat. Le contractant est tenu d'aviser immédiatement la CCNR de tout événement parmi ceux énumérés ci-dessus.

26. Autres difficultés

Si le contractant rencontre des difficultés dans l'exécution du marché, il en informe immédiatement la CCNR.

Le contractant est tenu de communiquer à la CCNR toutes les modifications relatives à sa situation qui sont pertinentes au regard de l'exécution du marché (modification affectant la forme juridique de la société, modification au plan des personnes responsables, lieu géographique des services, etc.).

27. Avances et paiement

L'acte d'engagement pourra distinguer le prix d'acquisition du produit ou de la prestation et le prix de l'exploitation et de l'entretien.

Prix d'acquisition

Chaque paiement doit dépendre de la réalisation satisfaisante d'une étape du projet et de son acceptation formelle.

Le paiement d'avances sur le prix de contrat est à conclure avant la signature du contrat et à mentionner dans l'acte d'engagement. Les avances ne pourront dépasser 50 % du montant du contrat. Le solde sera réglé à raison de 25 % au moment de la mise en fonctionnement et de 25 % après réception définitive.

Prix de l'entretien

Celui-ci est à convenir dans l'acte d'engagement.

Les règlements se feront par virement au compte bancaire désigné par le contractant.

En cas de retard dans le paiement par la CCNR des montants convenus, le contractant aura droit à des intérêts de retard. Ceux-ci seront dus après un délai de 30 jours postérieur à la date de réception de la demande de paiement, sous réserve que cette dernière soit conforme aux échéances convenues et aux règles fixées ci-dessus. Le taux des intérêts de retard sera de 4 %.

28. Règlement des comptes

L'ensemble des demandes de paiement et des règlements fera l'objet d'un récapitulatif au moment de la réception définitive.

29. Prix

Les prix sont réputés complets et fermes. Ils sont exprimés hors TVA puis TVA comprise. Ils comprennent toutes les charges fiscales, parafiscales et autres frappant les travaux, fournitures et prestations du marché. Ils présentent un caractère forfaitaire et rémunérant la totalité des produits et prestations du marché. Ils ne sont pas révisables. Aucun supplément ne sera admis.

Ils incluent toutes les licences et droits à payer pour l'exploitation de droits intellectuels.

30. Exploitation et entretien

Le contractant pourra, le cas échéant, conclure avec la CCNR un contrat d'exploitation et d'entretien selon les modalités précisées par le cahier des charges techniques et l'acte d'engagement. Ce contrat est soumis aux règles du présent cahier de clauses juridiques.

31. Règlement des différends

Les procédures, le fonctionnement et les décisions de l'instance arbitrale sont définis par les articles 29 à 31 du règlement relatif aux marchés de la CCNR.

En cas de survenance d'un différend relatif à l'interprétation ou à l'exécution des engagements contractuels, la CCNR et le contractant feront tout leur possible pour régler la difficulté à l'amiable.

Les désaccords qui ne pourraient être réglés de cette façon dans un délai de 60 jours seront résolus par voie d'arbitrage.

Toutefois, la CCNR pourra renoncer par une décision formelle et expresse à son immunité de juridiction. Dans ce cas, la juridiction compétente sera le Tribunal de Grande Instance de Strasbourg.

La Commission arbitrale sera composée selon les dispositions de l'article 28 du règlement relatif aux marchés de la CCNR

Les parties s'engagent à assurer avec diligence l'exécution de la sentence arbitrale. A défaut d'exécution, la sentence rendue à la suite de l'arbitrage sera régie par les règles en vigueur dans l'Etat sur le territoire duquel elle sera exécutée.

PROTOCOLE 22

Révision du tableau des emplois du Secrétariat

Résolution

La Commission Centrale,

vu l'article 7 du Règlement du personnel,

décide d'adopter la révision du tableau des emplois. Ce tableau est annexé à la présente résolution.

Annexe

**Tableau des emplois du Secrétariat
au 1^{er} janvier 2012**

Régime	Grade	Nombre	Classification
Agents Article 10			
Secrétaire Général	A6 – A7	1	1 A7
Secrétaire Général Adjoint	A4 – A5	1	1 A5
Ingénieur en Chef	A4 – A5	1	1 A4
Agents Article 12 (Budget général)			
Administrateur Principal	A3 – A4	2	2 A4
Administrateur	A2 – A3	3	1 A3 – 2 A2
Administrateur Réseau	A1 – A3	1	1 A2
Traducteur	L1 – L3	3,5	1 L3 – 1,5 L2-1L1
Economètre	A1 – A2	1	1 A1
Assistant(e) de direction	B2 – B5	6,3	2,8 B5 + 1 B4 + 2.5B2
Chargée de documentation /communication	B2 – B4	1	1 B3
Technicien impression	C4 – C6	1	1 C6
Agent d'entretien	Hors Barème	1	
Total		22,8	

Remarque :

Certains agents travaillent à temps partiel. Il s'agit de :

- Deux assistantes de direction (80 % et 50%) ;
- Une traductrice (50 %).

Certains agents sont affectés à des projets financés par des budgets particuliers :

- L'économètre est financé à 50% par l'observation du marché ;
- Une assistante est financée partiellement par JWG (47% de 80% du salaire) ;
- Une assistante est financée à 50% par la CDNI.

D'autres membres du Secrétariat peuvent être affectés dans des proportions moindres à ces projets.

PROTOCOLE 23

Modification du Règlement du personnel

Résolution

La Commission Centrale approuve les modifications apportées au Règlement du personnel.

Annexe

« Article 38

Les agents visés à l'article 12, les anciens agents ayant occupé un des emplois visés à l'article 11 et les ayants droit peuvent adresser au Secrétaire Général, en invoquant la non observation du présent Règlement, des règlements d'application ou du contrat d'engagement, une demande tendant à obtenir le retrait ou la modification d'une décision de caractère individuel, notamment d'une mesure disciplinaire.

Chacun des agents visés à l'article 12 peut également demander au Secrétaire Général la modification d'une notation annuelle qu'il estime injustifiée.

Avant de prendre une décision sur la réclamation, le secrétaire général entend l'agent concerné et consulte le président du Comité du personnel. Il prend une décision écrite motivée.

Article 41

La Commission Centrale fixe par règlement la composition de la Commission de recours, la procédure à suivre, les délais à respecter ainsi que les conditions dans lesquelles l'agent intéressé peut présenter des observations écrites ou verbales, citer des témoins et se faire assister ou représenter.

En vue d'offrir des garanties d'impartialité et d'équité, la Commission de recours est composée de personnes libres de toute instruction et disposant de compétences juridiques. Le règlement susmentionné détermine leur désignation et les voies de recours éventuelles. »

PROTOCOLE 24

Modification du Règlement intérieur

Résolution

La Commission Centrale approuve les modifications apportées au Règlement intérieur

Section 8, après la première phrase du § 41 (4), le texte suivant est introduit :

« Le recours à la langue anglaise est complémentaire aux autres langues de travail sans pouvoir se substituer à celles-ci. Il peut concerner les activités suivantes :

- réunions de comités conjoints CCNR-UE (JWG) ;
- ateliers, tables-rondes, colloques ou congrès intéressant un public plus vaste que celui des Etats membres ;
- réunions relatives à la préparation ou à la conclusion de conventions internationales ;
- réunions communes prévues dans le cadre des arrangements administratifs conclus pour la reconnaissance des certificats de conduite et des livrets de service ».

PROTOCOLE 25

Approbation du compte rendu de l'activité en 2011 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2011.

Annexe

Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2011

I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2011

M. VAN KEER, Conseiller-général à la Direction Générale des Affaires Bilatérales, Direction : Pays voisins – Coopération transfrontalière - BENELUX au Service Public Fédéral des Affaires Etrangères de la Belgique, Chef de la délégation belge, assume les fonctions de Président de la CCNR depuis le 1er janvier 2010.

Mme BELLIARD, Conseiller d'Etat, Directeur des Affaires Juridiques au Ministère des affaires étrangères et européennes de la République française, Chef de la délégation française auprès de la CCNR, assume les fonctions de Vice-présidente de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2010.

M. KLICHE, « Bauoberrat » (conseiller supérieur en construction) au Ministère fédéral du transport, de la construction et du logement d'Allemagne, a été nommé commissaire-suppléant d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 15 février 2011, en remplacement de M. GEIB, décédé.

M. WEHRMANN, chef du département "Navigation" au Ministère fédéral du transport, de la construction et du logement d'Allemagne, chef de la délégation allemande, a été nommé commissaire d'Allemagne auprès de la CCNR à compter du mois de septembre 2011, en remplacement de M. LINGEMANN, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. MORIN, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, membre de la 2^e section « économie, transports et réseaux » du Conseil général de l'environnement et du développement durable en France, a été nommé commissaire de la France auprès de la CCNR, à compter du 2 décembre 2011 en remplacement de M. BORDRY.

M. BEAURAIN, chef du bureau du transport fluvial à la direction des services de transport du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement de France, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 2 décembre 2011, en remplacement de Madame DUCHENE.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2011 :

ALLEMAGNE :

Commissaires :	MM.	WEHRMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,
Commissaires-suppléants :	MM.	HÄUSLER, KLICHE ;

BELGIQUE :

Commissaires :	MM.	VAN KEER, Président CROO, RENARD,
Commissaires-suppléants :	Mme MM.	VANLUCHENE, ADAM, VERSCHUEREN ;

FRANCE :

Commissaires : Mme BELLIARD, **Vice-Présidente**
MM. BEURAIN,
JEROME,
MORIN ,
Commissaires-suppléants : MM. SEGURA,
PIET ;

PAYS-BAS :

Commissaires : MM. HUYSER,
ten BROEKE,
MULLER,
POST,
Commissaires-suppléants : M. MENSINK,
Mme AUGUSTIJN ;

SUISSE :

Commissaires : MM. DÜRLER,
FEIERABEND,
HADORN,
STÜCKELBERGER,
Commissaires-suppléants : MM. BÜHLER,
REUTLINGER ;

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

Secrétaire Général : M. WOEHLING
Secrétaire Général Adjoint : M. VAN DER WERF
Ingénieur en Chef : M. PAULI

II) ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE

1) Sessions plénières, réunions des comités, groupes de travail et tables-rondes au sein de la CCNR

- a) La Commission Centrale a tenu deux sessions plénières ordinaires, sous la présidence de M. VAN KEER le 27 mai à Bruxelles ainsi que le 30 novembre à Strasbourg.
- b) Les Comités, les groupes ad hoc et les groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

le Comité du Budget, sous la présidence de M. RENARD, le 25 mai à Bruxelles ;

le Sous-comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 21 mars et le 4 octobre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. VAN KEER, le 30 mars à Strasbourg, le 25 mai à Bruxelles, le 5 octobre et le 30 novembre à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. KAUNE le 8 février à Bonn, réunion thématique en partenariat avec le VBW : « Méthodologie et implications d'une politique d'imputation des coûts externes / coûts d'infrastructures à la navigation intérieure », le 29 mars à Strasbourg, le 25 mai à Bruxelles, le 5 octobre et le 29 novembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. BELLENGER, le 30 mars, le 5 octobre (réunion informelle concernant l'Acte de Mannheim) et le 6 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. TEN BROEKE, le 14 avril et le 28 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. KAUNE, réunion spéciale le 1^{er} mars à Bruxelles : préparation de la réunion du comité visé à l'article 19 de la directive du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil 2006/87/CE, le 13 avril à Strasbourg et le 27 octobre à Strasbourg

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. MENSINK le 11 avril et le 26 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, et le Comité technique permanent, sous la présidence de MM. TEN BROEKE et STÜCKELBERGER : réunion commune le 3 novembre (après-midi) à Strasbourg ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. STÜCKELBERGER, le 14 avril, et le 3 novembre (matin) à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. FEIERABEND le 29 mars et le 6 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite, le Comité technique permanent, le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle : réunion commune le 29 novembre à Strasbourg ;

le Comité de gestion de l'observation du marché, sous la direction du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 5 avril à Bruxelles ;

Le Groupe des experts de la profession pour l'observation du marché, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 5 avril à Bruxelles ;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. BAUMANN, du 8 au 11 février avec le 8 février : réunion pour la finalisation de la version allemande du CEVNI, du 23 au 26 août : réunion pour la finalisation de la version allemande du CEVNI ainsi que le 22 août ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. Kliche les 15, 16 mars et 28 juin à Strasbourg, du 20 au 22 septembre à La Haye et le 5 décembre à Strasbourg ;

le Groupe conjoint d'experts des Etats membres de l'Union européenne et la CCNR sur les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure, sous la présidence de M. BIERINGER les 16, 17 mars et les 29, 30 juin à Strasbourg, sous la présidence de M. THEOLOGITIS et PYTKO le 17 octobre à Bruxelles et sous la présidence de M. BIERINGER les 6 et 7 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. ADAM et de Madame BOETTCHER, les 9 et 10 mars à Strasbourg et sous la présidence de M. ADAM, le 17 mai, le 31 août et 1er septembre à Strasbourg ainsi que du 17 au 19 octobre à Bruxelles ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. GRIES, du 25 au 27 janvier à Bruxelles, les 23, 24 mars et les 12, 13 mai à Strasbourg, les 8 et 9 novembre à Berlin et sous la présidence de M. Feierabend le 10 novembre à Berlin : Conférence des commissions d'examen des patentes des Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

le groupe de travail technique permanent, sous la présidence de M. STUURMAN, le 16 février ainsi que le 8 septembre à Strasbourg ;

le Comité de pilotage du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT/SC), sous la présidence de M. JAEGER, le 2 février à Rotterdam et le 15 septembre à Duisbourg ;

le Groupe de travail de pilotage du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT/WG), sous la présidence de M. Pöttmann, le 29 mars à Rotterdam ;

les Groupes communs avec WP 15/AC2 de la CEE-ONU (Comité de sécurité (ADN-CS) et le Comité d'administration (ADN-CA), sous la présidence de M. REIN, du 24 au 27 janvier et du 22 au 25 août à Genève ; le groupe de travail informel sur le catalogue de questions sous la présidence de M. BÖLKER, du 22 au 24 mars à Strasbourg et le 6 juin à Bonn, le groupe informel sur les substances sous la présidence de M. KRISCHOK le 13 octobre à Braunschweig.

le Groupe Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), sous la présidence de Mme CZERWENKA, le 31 mars ainsi que les 5 et 6 septembre à Strasbourg ;

Le groupe commun CCNR – EDINNA et PLATINA sur les profils professionnels s'est réuni le 8 juin à Bruxelles et le 2 novembre à Strasbourg.

Le 19 janvier, le Secrétariat de la CCNR a accueilli le Comité des Transports du Parlement Européen au siège de la CCNR. A cette occasion, le Secrétariat a présenté aux parlementaires l'activité de la CCNR et divers aspects de l'actualité de la navigation intérieure.

Les parlementaires ont posé de nombreuses questions sur l'évolution de la navigation intérieure européenne et ont exprimé le souhait que le contact soit maintenu avec la CCNR.

Un atelier consacré aux émissions de CO₂ de la navigation intérieure a été organisé le 12 avril au siège de la CCNR à Strasbourg avec pour thème les modalités permettant de déterminer l'ampleur des émissions de CO₂ de la navigation intérieure ainsi que les mesures permettant de les réduire. Ont participé à cet atelier des experts des secteurs de l'économie, de la science et de l'administration des principaux États européens possédant une navigation intérieure ainsi que du Japon. D'importantes réponses ont pu être apportées à la question "Comment mesurer et réduire les émissions de CO₂ ?" La principale conclusion de l'atelier a été probablement que les objectifs de protection du climat fixés par la navigation intérieure européenne sont très ambitieux mais semblent pouvoir être atteints.

Un 4^{ème} atelier consacré aux Services d'information fluviale (SIF) a été organisé le 18 octobre à Bruxelles. La CCNR y a présenté le projet de stratégie SIF et a mené des discussions détaillées avec la profession de la navigation, les fabricants d'équipements et d'applications ainsi qu'avec les entreprises de logistique intervenant en navigation intérieure. La profession de la navigation a salué la possibilité de procéder à un échange de vues et ses représentants ont pu formuler des observations ainsi que des propositions concrètes de compléments et d'améliorations.

c) Une conférence consultative extraordinaire des organisations agréées a été organisée le 9 mai, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, avec comme thème principal l'accident du Waldhof. La conférence consultative des organisations agréées habituelle s'est tenue le 12 octobre sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL.

d) Dans le cadre de leur coopération renforcée, la Commission Centrale et la Commission du Danube ont poursuivi leurs contacts et échanges d'information. Une réunion commune des deux secrétariats a été organisée le 15 novembre à Budapest.

- e) Une réunion sur le renforcement de la coopération entre le Secrétariat de la CCNR représentés par le SECRETAIRE GENERAL et le SECRETAIRE GENERAL ADJOINT et la DG Move de la CE représentés par MM. KARAMITSOS, DIETER, DE BRITTO PATRICIO-DIAS, et Mmes DEPPE et SCHLEWING, a eu lieu le 14 février à Bruxelles.

Une réunion du groupe de travail "rivers" commun à la DG TREN et à la DG ENV s'est tenue le 6 mai à Bruxelles où la CCNR a été représentée par l'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE.

La CONSEILLERE JURIDIQUE a représenté la CCNR à une réunion relative à NAIADES, le 5 juillet à Bruxelles.

- f) Dans le cadre de la coopération entre la CCNR et la Commission de la Moselle, le SECRETAIRE GENERAL ADJOINT a participé à la session plénière de printemps le 21 juin à Bonn et le SECRETAIRE GENERAL à la session plénière d'automne le 1er décembre à Senningen (Luxembourg).

En outre ont eu lieu les autres événements suivants :

L'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE a contribué à un atelier d'AQUAPOL sur le transport des matières dangereuses sur des bateaux de la navigation intérieure qui s'est tenu du 27 au 29 septembre à Mayence.

L'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE a contribué à un atelier de la CEE ONU sur le 25ème anniversaire de l'accident « SANDOZ » qui s'est tenu du 8 au 9 novembre à Bonn.

L'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE a contribué à un atelier du BMVBS sur les aspects de stabilité des bateaux citernes qui s'est tenu du 27 au 28 avril, du 30 juin au 1^{er} juillet et du 4 au 5 octobre à Bonn.

L'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE a représenté la CCNR à la réunion sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les recommandations de l'ONU sur le transport des matières dangereuses (WP.15/AC.1/HAR) qui s'est tenue du 17 au 19 mai à Genève.

Des réunions du groupe conjoint CCNR-CD-PLATINA-EDINNA-partenaires sociaux se sont tenues le 4 février à Cologne et le 2 novembre à Strasbourg.

Le SECRETAIRE GENERAL a participé au Symposium "Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik" le 23 mai à Berlin organisé par PLATINA et le Ministère fédéral allemand des Transports.

Il a également participé au comité directeur de PLATINA le 29 mai à Berlin.

- 2) Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. EWEN (délégation luxembourgeoise), le 16 septembre à Strasbourg.

- 3) Les activités effectuées au titre de la convention CDNI font dorénavant l'objet d'un compte-rendu spécifique (*voir CPC (12) 8*) et ne sont plus relevées dans les comptes rendus de la CCNR.

- 4) Relations avec d'autres organisations internationales

- a) Le Secrétariat a représenté la Commission Centrale :

- à la Commission européenne (réunions des Groupes de travail divers traitant des problèmes liés à la navigation intérieure et des questions environnementales ; *voir ci-dessus*) ;

- au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe à Genève et à ses groupes de travail et Groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
- aux auditions et colloques du Forum International des Transports ;
- à la Commission du Danube (session plénière et réunions des experts techniques) ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à l'Association Internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) ;
- à l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) ;
- à la Commission de la Moselle (*voir ci-dessus*) ;
- à la Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR),
- à "Education in Inland Navigation" (EDINNA).

b) La Commission européenne a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps par M. de BRITTO PATRICIO-DIAS et à la session plénière ordinaire d'automne par M. THEOLOGITIS.

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et à la session plénière ordinaire d'automne par Mme JAIMURZINA.

La Commission du Danube a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et à la session plénière ordinaire d'automne par M. VALKAR, Chef du Secrétariat.

La Commission de la Moselle a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et à la session plénière d'automne par Mme BRUCKNER, Chef du Secrétariat.

La Commission Internationale pour la Protection du Rhin a été représentée à la session plénière ordinaire d'automne par M. VAN DE WETERING.

III) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2011 les membres suivants :

<u>Juges :</u>			<u>Juges-suppléants :</u>		
MM.	BALL	(Allemagne)	MM.	GÖBEL	(Allemagne)
	CRAEYBECKX	(Belgique)		VERSTREKEN	(Belgique)
Mme	GEBHARDT	(France)		BANGRATZ	(France)
MM.	DE SAVORNIN-LOHMAN	(Pays-Bas)		HAAK	(Pays-Bas)
	RAPP	(Suisse)	Mme	STAMM	(Suisse)

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a siégé, sous la présidence de M. BALL, le 17 mars et sous la présidence de Mme GEBHARDT et de M. BALL le 2 décembre à Strasbourg et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 2 jugements en matière civile et 3 jugements en matière pénale.

PROTOCOLE 26

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 27

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 29 novembre 2012 à Strasbourg.
