

COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN



SESSION D'AUTOMNE 2013

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2013 - II)

Strasbourg, le 5 décembre 2013

SESSION D'AUTOMNE 2013

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2013-II)

Strasbourg, le 5 décembre 2013

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	
Protocole 2 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	1
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec les organisations internationales.....	1
Protocole 4 : Réalisation des objectifs de la présidence 2012-2013 de la CCNR.....	1
Protocole 5 : Exécution des programmes de travail	5
Protocole 6 : Orientations de la présidence néerlandaise	5
Protocole 7 : Programmes de travail.....	8
Protocole 8 : Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2014-2015.....	27
Protocole 9 : Congrès de la CCNR 2013.....	29
Protocole 10 : VISION 2018.....	29
Protocole 11 : Prise en compte de GNL en navigation intérieure et mission de la CCNR.....	33
III. Questions juridiques	
Protocole 12 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	33
IV. Aspects économiques	
Protocole 13 : Situation économique de la navigation rhénane	40
V. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 14 : Dispositions d'application pour la reconnaissance de formations professionnelles de matelots dans les États signataires de l'Arrangement administratif multilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service	56

	Pages
VI. Règles de circulation	
Protocole 15 : Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin – Article 14.03 Mannheim – Ludwigshafen.....	60
Protocole 16 : Amendements définitifs au règlement de police pour la navigation du Rhin – Introduction formelle de l’AIS Intérieur et de l’ECDIS Intérieur (Articles 1.10, 4.07 et annexe 11).....	63
Protocole 17 : Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin – Articles 12.02, 12.03 et annexe 9 – Avertisseurs lumineux (concerne uniquement la version néerlandaise).....	74
VII. Services d’information fluviale sur le Rhin	
Protocole 18 : Services d’information fluviale sur le Rhin.....	76
VIII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 19 : Amendement au Règlement de Visite concernant les exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur (Articles 1.01, titre du 88 bis, 7.06, titre et chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5 et annexe N) (Résolutions 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15).....	76
Protocole 20 : Modification du RVBR pour prendre en compte l’introduction d’une base de données centrale sur les bateaux sur les bateaux de navigation intérieure (article 2.18, chiffre 6)	85
IX. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	
Protocole 21 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	89
X. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigation	
Protocole 22 : Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance.....	89
Protocole 23 : Protections fluviales de la nouvelle prise d’eau pour la centrale B de la centrale hydroélectrique de Kembs	91
XI. 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 24 : 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.....	96

XII. Budget et administration

Protocole 25 : Approbation des comptes de l'exercice 2012 de la Commission Centrale	175
Protocole 26 : Approbation des comptes de l'exercice 2012 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans	175
Protocole 27 : Révision du tableau des emplois du Secrétariat	175
Protocole 28 : Modification du Règlement du personnel	177

XIII. Questions diverses

Protocole 29 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An.....	179
Protocole 30 : Interruption de service des écluses sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine.....	179
Protocole 31 : Communiqué à la presse.....	179
Protocole 32 : Date de la prochaine session	179



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2013

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec les organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Réalisation des objectifs de la présidence 2012-2013 de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de sa Présidente sur la mise en œuvre des orientations qu'elle a proposées pour la période 2012-2013,

remercie Mme BELLARD pour l'efficacité et la constance de son action en tant que Présidente ainsi que son équipe pour le travail réalisé.

Annexe

Réalisation des objectifs de la présidence 2012-2103 de la CCNR

L'action de la présidence française s'est exercée sur trois axes essentiels : moderniser, renouveler et renforcer.

Moderniser

Orientations de la présidence concernées :

Moderniser le système des qualifications du personnel de la navigation intérieure (a)

Garantir la sécurité de la navigation et la fiabilité de la voie d'eau (c)

Navigation intérieure et développement durable (f)

1. Une priorité a été accordée à l'accompagnement du secteur pour faire face à la pénurie de personnels qualifiés, en étroite coopération avec la Commission européenne afin de faire évoluer ce domaine d'une manière coordonnée.

La modernisation des règles encadrant les qualifications en a constitué un axe essentiel, notamment avec la prise en compte des simulateurs de navigation. Un progrès important a pu être réalisé en parvenant à une définition des fonctionnalités des simulateurs afin que ceux-ci répondent aux exigences d'ordre pratique et réglementaire.

2. La modernisation a porté également sur les règles considérées à juste titre comme vitales pour une navigation sûre. Ces exigences nouvelles portent en particulier sur les questions de stabilité des bateaux. S'il est vrai que, au fil des décennies, de nouvelles technologies ont accru les marges de sécurité, les équipages n'ont pas toujours été suffisamment sensibilisés et formés aux pratiques de contrôles et de vérifications.

Sur ce plan, des travaux importants ont pu être menés et devront à court terme aboutir à des modifications de la réglementation en vigueur.

Les langues utilisées en navigation intérieure font également partie du domaine de la sécurité. Un premier pas important a été accompli sous la forme d'un lexique multilingue du vocabulaire, à paraître prochainement, qui sera destiné à la communication entre navigants.

3. De manière plus générale, la problématique du développement durable a imprégné encore davantage l'ensemble des activités de la CCNR. Ce caractère central s'est notamment traduit, sous la présidence française, par la réalisation d'un inventaire et la définition d'objectifs visant :

- à atténuer les effets du changement climatique ;
- à contribuer à la réduction des émissions des gaz à effet de serre et des émissions de polluants dans l'air et l'eau ;
- et à optimiser les conditions nécessaires pour la prospérité économique de ce mode de transport.

Cette démarche coordonnée trouve son aboutissement lors du 5^e congrès international de la Commission Centrale, qui a pour thème : « *réunir les compétences pour une navigation intérieure durable* ». Il s'agit donc d'associer étroitement lors de cette manifestation les questions de protection de l'environnement et de qualification du personnel navigant.

Renouveler

Orientations de la présidence concernées :

Mettre en place un observatoire de la navigation intérieure (b)

Garantir la sécurité de la navigation et la fiabilité de la voie d'eau (c)

Plusieurs initiatives peuvent être évoquées dans la perspective d'un renouvellement des outils de la CCNR :

- Afin de pouvoir répondre aux exigences relatives à la connaissance de la navigation intérieure chez le grand public tout comme chez les chercheurs et les professionnels, il importe d'utiliser les nouveaux moyens de communication. Dans ce sens a été engagée la création d'un observatoire de la navigation intérieure offrant un accès aisé et le plus complet possible aux informations de toute nature relatives à la navigation intérieure rhénane et européenne. Il est d'ores et déjà complété par quelques outils pilotes, telle une banque d'information sur la prise en compte du GNL en tant que carburant en navigation intérieure. L'observatoire fait partie des actions couvertes par l'arrangement administratif conclu avec la Commission européenne.
- D'autres initiatives concernent l'outil des services d'information fluviale (SIF) et la base de données des bateaux (Hull data base) ont été poursuivies.

Renforcer

Orientations de la présidence concernées :

Renforcer l'efficacité et la transparence de la coopération au plan européen en matière de navigation intérieure (d)

Renforcer la coopération avec les autres acteurs, en particulier les Commissions fluviales (e)

Prendre la dimension de la « globalisation » de la navigation intérieure (g)

1. La Présidence française s'est engagée fortement pour affirmer le rôle de la CCNR au niveau européen. Des entretiens ont eu lieu à plusieurs reprises à cet effet avec la Commission européenne, en particulier en mai 2012 avec le Vice-président de la Commission, chargé des transports, M. Siim KALLAS.

Une étape décisive a été franchie avec la signature le 22 mai 2013 d'un Arrangement administratif entre la DG MOVE et le Secrétariat de la Commission Centrale. Il prévoit la création d'un comité européen pour l'élaboration de standards uniques applicables tant sur le Rhin que sur les autres voies d'eau européennes.

Cette coopération, conduite dans le cadre du traité de Lisbonne, vise à élaborer au plan européen des standards auxquels se référeront les instruments réglementaires respectifs, à savoir le règlement de visite des bateaux du Rhin d'une part, et d'autre part, des directives européennes.

L'arrangement administratif doit être mis en œuvre progressivement, d'abord en matière de prescriptions techniques, puis dans le domaine du cadre réglementaire pour le personnel navigant, notamment en ce qui concerne la modernisation des qualifications. Il concerne également la collecte et la diffusion d'informations économiques, qui s'effectuera par le biais d'un observatoire européen du transport par voie d'eau.

2. La dimension de la globalisation de la navigation intérieure a été prise en compte avec la participation de la CCNR au Forum mondial de l'eau qui s'est tenu à Marseille du 12 au 17 Mars 2012. La Commission Centrale pour la navigation du Rhin a en effet pris l'initiative de réunir les acteurs de la navigation intérieure dans le monde. Les représentants de plusieurs bassins fluviaux essentiels dans le monde - Mississipi, Mékong, Yangtsé, Amazone, Gange, Danube, le Paraná-Paraguay, Rhin-Moselle - y ont assisté. Il a été décidé de créer dans le cadre de la CCNR une plate-forme internet permettant des échanges entre autorités responsables sur les différents sujets d'intérêt commun.

3. De cette ouverture vers l'extérieur relève enfin la conférence diplomatique qui a été organisée le 27 septembre 2012 en vue d'adopter dans le cadre de la CCNR une nouvelle version de la Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure. La CLNI 2012, qui a pour objet d'actualiser les limites de responsabilité fixées deux décennies auparavant, est par ailleurs ouverte aux Etats européens extérieurs à la CCNR, que ceux-ci disposent ou non d'une liaison navigable directe avec le Rhin et la Moselle.

PROTOCOLE 5

Exécution des programmes de travail

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

Orientations de la présidence néerlandaise

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2014-2015,

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

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2013-II-7).

Annexe

Orientations de la présidence néerlandaise

a) Collaboration avec la Commission européenne

Au cours de l'année 2013, le renforcement des relations entre la CCNR et la Commission Européenne a connu des avancées significatives sous la Présidence de la France. Ces démarches ont culminé avec la signature d'un arrangement administratif le 22 mai dernier. La délégation néerlandaise s'assigne comme mission de préciser les objectifs fixés dans cet accord, et de donner les suites nécessaires, en collaboration avec la Commission européenne ainsi que tous les autres acteurs concernés, afin d'aboutir à la mise en place d'une structure équilibrée au sein de laquelle des normes pour la navigation intérieure seront élaborées pour toute l'Europe. A cet égard, la CCNR devra jouer un rôle de premier plan dans le cadre de la mise en œuvre de NAIADES II. Ceci entend, entre autres, que la qualité et l'accessibilité de l'infrastructure des voies navigables soient garanties, qu'un cadre juridique uniforme pour les prescriptions techniques relatives aux bateaux de navigation intérieure soit mis en place et qu'un dispositif encadrant les qualifications du personnel navigant soit défini.

b) Modernisation de la législation relative aux équipages

Modernisation du dispositif encadrant les qualifications du personnel de la navigation intérieure

Comme pour la Présidence française, la modernisation du dispositif encadrant les qualifications pour le personnel navigant de la navigation intérieure constituera une priorité absolue. Il s'agit d'un sujet de première importance pour rendre les métiers de la navigation intérieure plus attractifs et contribuer à pallier la pénurie de personnel dont souffre la navigation intérieure.

Modernisation et flexibilisation de la législation relative à la composition des équipages, les temps de navigation et de repos et les outils nécessaires à leur mise en place

Il importe de s'assurer que la réglementation actuelle et quelque peu datée, relative à la composition des équipages, des temps de navigation et de repos ainsi que les moyens nécessaires à sa mise en œuvre, n'entrave pas inutilement la compétitivité de la navigation intérieure. C'est pourquoi les Pays-Bas désirent examiner en priorité si cette législation correspond toujours aux exigences actuelles liées à l'exploitation d'une entreprise, compte tenu des nouvelles possibilités techniques et des évolutions du marché du travail en navigation intérieure.

c) Uniformisation du standard de réglementation technique

Parallèlement aux démarches visant la mise en place d'un cadre juridique unique consacrant la collaboration entre la CCNR et l'Union européenne, un standard technique uniforme doit être défini sur la base du RVBR et de l'annexe II de la Directive 2006/87/CE. Dans un premier temps, les différences entre les deux réglementations devront être identifiées afin de pouvoir tenter, dans un second temps, de mettre fin à ces divergences. Ce standard devra ainsi constituer, par la suite, l'unique base sur laquelle le Certificat de visite pourra être délivré.

d) Verdissement de la navigation intérieure

La définition d'un cadre global pour l'utilisation du GNL en tant que combustible pour les bateaux de navigation intérieure figure parmi les préoccupations de première importance. Chaque comité compétent de la CCNR devra élaborer pour son propre domaine un cadre réglementaire solide permettant l'utilisation du GNL en tant que combustible. L'utilisation d'autres combustibles alternatifs, comme le gaz hydrogène, feront également l'objet d'une attention toute particulière.

e) Endiguement de la crise au sein de la navigation intérieure

Les décisions d'investissement des entrepreneurs de la navigation intérieure sont en premier lieu fondées sur des données spécifiques relatives à l'entreprise, aux équipements de navigation ainsi qu'au segment de marché dans lequel opère l'entreprise. L'approfondissement de l'observation du marché de la navigation intérieure par la CCNR peut mettre à disposition des données générales sur l'évolution du marché et ainsi contribuer à étayer les décisions d'investissements des entrepreneurs. De meilleures conditions peuvent ainsi être créées en termes de diffusion de l'information et prévenir ainsi de futures situations de surcapacité.

A ce titre, les Pays-Bas aspirent également à une solution durable concernant les problèmes associés à l'échéance des délais transitoires figurant dans le RVBR. Les Pays-Bas prévoient une étude sur les alternatives envisageables pour certaines de ces dispositions. En particulier, les exigences relatives aux émissions sonores par les bateaux de navigation intérieure retiendront particulièrement l'attention des Pays-Bas. Compte tenu de la durée importante de la crise actuelle, tous les investissements à bord sont soumis à une forte pression et un cadre général pour l'application de la clause de sauvegarde serait particulièrement bien accueilli par un grand nombre d'entrepreneurs de la navigation intérieure.

f) Acceptation de la réglementation de la CCNR

La délégation néerlandaise estime que l'efficacité de la réglementation repose essentiellement sur sa bonne acceptation par les publics qu'elle cible. C'est pourquoi il importe de bien fonder et documenter la mise en place de toute nouvelle réglementation ainsi que la forme dans laquelle elle sera adoptée. Afin d'en évaluer précisément les avantages et inconvénients, les bénéfices d'une nouvelle réglementation pour les publics ciblés doivent être également clairement identifiés. Dans le cadre de sa Présidence, les Pays-Bas se tiendront strictement aux engagements conclus en 2011 à cet égard.

PROTOCOLE 7

Programmes de travail

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

prend acte des programmes de travail pour les années 2014-2015 établis par lesdits comités et figurant en annexe.

Annexe

I – Comité du droit fluvial

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

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
I-13-1	Délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin Etablir des lignes directrices adressées aux autorités de délivrance pour garantir l'effectivité des contrôles effectués avant la délivrance de l'attestation	2008 - 2014		DF (11) 21	DF Réunions ad hoc des autorités de délivrance	I	→ 7
I-13-2	Question intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire Questions juridiques liées à la mise en œuvre des accords de coopération Outils juridiques disponibles pour renforcer la coopération	2014 - 2015			Comité DF, sur demande et en coordination avec le Comité PRE	I	
I-13-3	Voies de recours pour le personnel de la CCNR Mettre en place des voies de recours en conformité avec la jurisprudence de la Cour européenne des droits e l'homme	2009 - 2014		DF (11) 13	Comité DF Secrétaire général	I	
I-13-4	Version consolidée de l'Acte de Mannheim Outil sans valeur juridique mise à la disposition du public par le biais du site internet de la CCNR	2011 - 2015	DF (09) 7 rev. 2	DF (09)m 5	DF	I	
I-13-5	Modification de l'article 32 de l'Acte de Mannheim Adoption d'un protocole additionnel afin de renvoyer à la législation nationale pour la définition, le montant et la forme des sanctions, dans les limites posées par la CCNR	2008 - 2015		DF (09)m 5	DF	I	

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
I-13-6	Attestation de personnel navigant Elaboration d'un règlement garantissant la liberté de circulation aux ressortissants d'Etats tiers sur la preuve qu'ils sont régulièrement embauchés	2006 - 2015		2003-I-8	DF	II	→ 7
I-13-7	Monitoring juridique/ suivi des conventions internationales Suivre l'état des ratifications des conventions internationales, notamment la CLNI 2012, et répondre aux éventuelles questions liées à leur mise en œuvre	2002 - 2015		DF (11) 20		II	

II - Comité économique (ECO)

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE ECO :

Situation économique et développement de la navigation intérieure, promotion de la navigation intérieure

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
II-14-1	<p>Situation économique du transport par bateau de la navigation intérieure – fiabilité économique de la navigation sur le Rhin</p> <p>1) Evaluation et conséquences économiques d'interruptions de la navigation sur le Rhin ;</p> <p>2) Elaboration d'un cadre stratégique pour le renflouage et le rétablissement de la navigation ;</p> <p>3) Stratégie de communication au plan international et procédures de mises en œuvre.</p>		<p>Des interruptions de la navigation sont survenues ces derniers temps sur le Rhin (avarie du Waldhof en 2011 et interruption près de Cologne en 2012). Ceci soulève la question d'une évaluation économique de telles interruptions. Le comité pourrait analyser à cet égard des études existantes.</p>	<p>ECO (12) 5 ECO (13) 6</p>	<p>ECO, IEN, RV</p>	I	→ 6
II-14-2	<p>Situation du marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure</p>	<p>2014 - 2015</p>	<p>La question du personnel du secteur de la navigation intérieure devrait aussi retenir l'attention à l'avenir. Il est envisagé d'analyser les statistiques concernant les patentes en coopération avec le comité STF.</p>	<p>ECO (12) 6 ECO (12) 7 ECO (12) 16</p>	<p>ECO</p>	I	
II-14-3	<p>Introduction du GNL en navigation intérieure</p> <p>Extension de la banque de données des projets GNL par l'ajout d'une carte des mises en œuvre, réalisation d'un suivi de l'évolution concernant le GNL.</p>	<p>2014 - 2015</p>		<p>ECO (13) 7 final. ECO (13) 28 ECO (13) 34</p>	<p>ECO</p>	I	→ 4

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
II-14-4	Conditions économiques du "Greening" Accompagnement des discussions politiques au niveau européen (normes relatives aux émissions et instruments de financement).	2014 - 2015	NAIADES II : Révision des directives 97/68/CE et le cas échéant de la directive 2006/87/CE	ECO (13) 7 final PRE (13) 20 rev.1	ECO	II	→ 4
II-14-5	Internalisation des coûts externes Accompagnement des discussions politiques au niveau européen ; élaboration de possibles scénarii afin de parvenir à une position concertée. Validation des données relatives au respect de l'environnement par la navigation intérieure (bilan environnemental de la navigation intérieure) en ce qui concerne les émissions de polluants et de gaz à effet de serre)	2014 - 2015	NAIADES II : Consultation sur le thème des rétributions en liaison avec les infrastructures L'examen de la question du profil environnemental de la navigation intérieure doit se poursuivre, notamment dans le cadre du comité ECO en liaison avec les données issues de la CDNI.	ECO (13) 7 final. PRE (13) 20 rev.1 ECO (12) 9 ECO (13) 21 rev1 ECO (13) 25 Atelier "Greening" ECO (13)m 32	ECO, PRE	II	
II-14-6	Intégration du transport par voie d'eau dans les chaînes logistiques Finalisation de l'analyse des potentiels et des actions nécessaires en tenant compte des thèmes des corridors, de la manutention portuaire maritime et intérieure, de l'intégration électronique et de la co-modalité ; Identification des Initiatives à prendre et mise en œuvre.	2014 - 2015		ECO (13) 7 final. ECO (13) 24, ECO (13) 28, PRE (13) 20 rev. 1	ECO	I	→ 6
II-14-7	Observatoire de la navigation intérieure européenne Extension par étapes du site Internet existant et établissement d'un groupe de travail ad hoc.	2014 - 2015			ECO, PRE	I	→ 8
II-14-8	Etude d'impact	2014 - 2015	Le comité ECO pourrait proposer une méthode appropriée pour l'étude d'impact concernant les prescriptions de la navigation intérieure.	RV (12)m 53 final.	ECO, RV	I	→ 8

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
II-14-9	Rapport relatif à la situation économique de la navigation rhénane	2014 - 2015	Comme dans le passé, le rapport devrait être publié deux fois par an et constituer la base pour les rapports de l'observation du marché. Les approches doivent être étendues, notamment en vue de la prise en compte exhaustive des parts de la navigation montante et avalante sur le Rhin.	ECO (12) 11 ECO (12) 14 ECO (12) 15 rev.2 ECO (13) 15	ECO	I	
II-14-10	Accompagnement et appui aux mesures de NAIADES II Assuré essentiellement dans le cadre des travaux susmentionnés ; contributions supplémentaires si nécessaire.	2014 - 2015	Mise en œuvre du programme NAIADES II	PRE (13) 20 rev.1	ECO, PRE, IEN, RP, RV, STF	II	

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

PRINCIPALE MISSION DU COMITÉ IEN :

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

Code	Tâche	Durée	Contexte	Doc. de base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
III-14-1	Mesures visant à améliorer la sécurité et la fiabilité de la navigation intérieure	12/2011 - 12/2014	Achèvement des mesures relevant de la compétence du Comité	2011-II-8	IEN/G	I	
III-14-2	Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur, fixation d'une procédure d'information et de décision	12/2013 - 12/2014		2007-II-6, IV	IEN/G	I	→ 1
III-14-3	Contrôle et accompagnement de l'extension de l'exploitation en éclusée sur le Rhin supérieur	9/2011 - 6/2015		2011-II-6, III	IEN/G	I	
III-14-4	Fixation de l'étiage équivalent 2012	2011 - 12/2014		2012-II-18	IEN/G	I	
III-14-5	Finalisation du rapport relatif aux postes de stationnement sur le Rhin	2011 - 12/2014		2007-II-6, IV TP (11) 39 = TP/G (11) 39	IEN/G	I	→ 5
III-14-6	Finalisation des travaux concernant l'état des lieux des dimensions maximales de convois poussés	2012 - 2015		2004-I-27	RP , IEN/G	II	→ 5

Code	Tâche	Durée	Contexte	Doc. de base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
III-14-7	Nouvelle rédaction de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR »	3/2014 - 6/2015		(TP (95) 18)	IEN/G	II	
III-14-8	Compilation de toutes les mesures prévues ou mises en œuvre sur le Rhin en vue de l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 6
III-14-9	Participation au projet de recherche PLATINA II	11/2013 - 12/2014		IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II	
III-14-10	Élaboration de normes/directives (en assistance aux délégations dans le processus ci-après) pour l'établissement du 2ème Plan de gestion du bassin fluvial Rhin conformément à la directive cadre relative à l'eau (Directive 2000/60/CE).	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-14-11	Contrôle des effets possibles des mesures de protection contre les crues sur le Rhin en tant que voie navigable	2014 - 2015	Coopération avec la CIPR	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-14-12	Établissement d'un rapport sur la délimitation de sections du Rhin en tant que zones protégées dans le cadre de la Directive Habitats, y compris l'impact négatif possible sur le Rhin en tant que voie navigable	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5

Code	Tâche	Durée	Contexte	Doc. de base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
III-14-13	Adaptations de la voie navigable et de la navigation rhénane aux possibles conséquences du changement climatique	2014 - 2015		2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	II	→ 5 → 8
III-14-14	Participation à la préparation des plans de travail sur les corridors multimodaux au niveau de l'UE	2014 - 2015		IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II ¹	→ 6
III-14-15	Mise à disposition d'informations en vue d'optimiser la gestion des accidents	3/2014 - 12/2015	Contribution pour III-14-1	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 6

¹ Le cas échéant, la priorité devra être adaptée après fixation des travaux concrets.

IV – Comité du règlement de police

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RP :

Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic ;
Services d'information fluviale (SIF)

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic							
IV-14-1	Harmonisation des prescriptions : Restructuration / harmonisation étendue des prescriptions relatives au trafic, y compris CEVNI : harmonisation entre le CEVNI et le RPNR : modification du RPNR une fois que l'édition 5 du CEVNI aura été adoptée	2012 - 2016	RPNR	RP (11) 26 = RP/G (11) 56 ; RP (13) 23 = RP/G (13) 38	RP/G	II	
IV-14-2	Sécurité lors du transport de conteneurs : clarification et simplification des prescriptions existantes	2012 - 2016	Article 1.07, chiffre 4, du RPNR	RP (11) 34 = RP/G (11) 50 = RV (11) 58 = RV/G (11) 86	RP/G	II	
IV-14-3	Sécurité lors du transport de conteneurs : mise en œuvre des résultats de la table ronde	2012 - 2015	--	RP (13) 49 = RP/G (13) 83 = STF (13) 34 = STF/G (13) 48	RP/G	I	
IV-14-4	Simplification et précision des prescriptions relatives aux dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple sur le Rhin moyen	2012 - 2015	Article 11.02 du RPNR	Annexe 1 du document RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	I	
IV-14-5	Simplification et précision des prescriptions relatives aux dimensions maximales des bâtiments	2014 - 2015	Article 11.01 du RPNR	Annexe 3 du document RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	II	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
IV-14-6	Modernisation des exigences relatives à la vue directe	2014	Article 1.07, chiffre 2, du RPNR	RP (11) 21 = RV (11) 46 = RP/G (11) 43 = RV/G (11) 78	RP/G (RV/G)	I	
IV-14-7	Interdiction de l'utilisation de pieux et de poteaux d'ancrage	2014	Article 7.03 du RPNR	Annexe 4 du document RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	II	
IV-14-8	Détermination du niveau minimum de maîtrise de la langue pour la radiocommunication : examen du RIVER SPEAK	2014		RP (13) 21 = RP/G (13) 36	RP/G	I	→ 2
IV-14-9	Vérification de la nécessité de prescriptions spéciales applicables aux bateaux dont le système de propulsion utilise le GNL , le cas échéant, incorporation aux prescriptions relatives au trafic	2014 - 2015		RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	I	→ 4

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
Services d'information fluviale							
IV-14-10	Harmonisation du champ de données des messages électroniques	2012 - 2015	Article 12.01 du RPNR	RP/G (10) 45 ; RP/G (13) 55	RP/G	II	
IV-14-11	Extension de l'obligation d'annonce électronique à d'autres bâtiments ou convois (M-I-3-3)	2014	Article 12.01 du RPNR	RP (13) 32 = RP/G (13) 37 = RIS/G (13) 32 et Protocole 2012-I-10	RP/G	I	
IV-14-12	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)	2012 - 2015	RPNR, article 12.01	Protocole 2012-I-10	RP/G	I	
IV-14-13	Affichage du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur (M-1.2.6)	2015	RPNR, article 4.07, RVBR, annexe M	Protocole 2012-I-10	RIS/G, RP/G, (RV/G)	I	
IV-14-14	Protection des données dans le cadre des SIF : état des lieux des mesures nationales	2014		Protocole 2012-I-10	RP/G	II	
IV-14-15	Adaptation permanente des standards SIF	2014 - 2015	Standards ERI, VTT, ECDIS Intérieur, NTS	Protocole 2012-I-10	RIS/G	II	
IV-14-16	Examen de l'agrément de systèmes automatiques de détermination du cap (M-1-2-9)	2012 - 2016		Protocole 2012-I-10	RIS/G, RP/G, (RV/G)	I	
IV-14-17	Exigences minimales applicables aux systèmes ECDIS Intérieur en mode information	2013 - 2015		RP (13) 68 = RP/G (13) 94 = RIS/G (13) 54	RIS/G	II	
IV-14-18	Actualisation du Guide de radiotéléphonie de la navigation intérieure en concertation avec les autres commissions fluviales	2014 - 2015	Guide de la radio- téléphonie et article 4.05 du RPNR	RP (13) 47 = RP/G (13) 81	RP/G	II	

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

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE STF :
 Patentes du Rhin, qualifications et conditions de travail des bateliers

Code	Mission	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence "Vision 2018"
V-14-1	Reconnaissance réciproque de la qualification pour la fonction de matelot obtenue par le biais d'une formation ou d'un examen	2014 - 2015	Étape supplémentaire vers l'objectif final dans le domaine de la reconnaissance réciproque	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	I	→ 2
V-14-2	Vérification des prescriptions relatives au temps de navigation nécessaire pour l'obtention de la qualification pour la fonction de matelot	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	II	→ 2
V-14-3	Vérification des prescriptions relatives au temps de navigation nécessaire pour l'obtention de la patente du Rhin , notamment la possibilité d'avoir recours à un simulateur de navigation intérieure	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	I	→ 2
V-14-4	Mise au point du cours de spécialisation pour les membres d'équipage de bâtiments utilisant du GNL pour leur propulsion	2013 - 2014		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G	I	→ 2
V-14-5	Actualisation des programmes d'examen pour la fonction de conducteur Outils électroniques (AIS, ECDIS etc.), conduite dans le respect de l'environnement ; conduite de bateaux spécifiques (double coque, porte-conteneurs, bateaux de grand gabarit, bateaux à passagers) etc., et élaboration de modalités pour l'introduction d'un « apprentissage à vie » en navigation intérieure	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		II	→ 2

Code	Mission	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence « Vision 2018 »
V-14-6	Recours à de nouvelles technologies afin d'améliorer leur contrôle (tachygraphe numérique)	2014 - 2016		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		II	→ 2 → 7
V-14-7	Modernisation / assouplissement des prescriptions concernant l'équipage et les temps de navigation et de repos	2014 ou 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		I	→ 2
V-14-8	Uniformisation et optimisation de la procédure pour l'attestation de l'aptitude	2013 - 2016	Contexte européen, préparatifs dans le cadre élargi de la CCNR nécessaires	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, MQ/G	I	
V-14-9	Actualisation, concrétisation et uniformisation des exigences médicales minimum pour l'attestation de l'aptitude	2014	Contexte européen, préparatifs dans le cadre élargi de la CCNR nécessaires	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, MQ/G	I	
V-14-10	Langue commune : Assurer que les conducteurs sur le Rhin puissent suffisamment bien communiquer entre eux et avec les postes à terre.	2010 - 2015	Contexte européen ; dans l'état actuel, ce thème est plutôt de la compétence de RP	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, RP	II	→ 2

VI – Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement ¹	Priorité	Référence "Vision 2018"
VI-14-1	Clarification modernisation des exigences relatives à la stabilité	2012 - 2015	Annexe II, RVBR, articles 3.02, paragraphe/chiffre 3, 15.03, 15bis.03, 17.06, 17.07, 17.08, Chapitre 22, articles 22bis.04, 22ter.06	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG RV/G	I	
VI-14-2	Révision du chapitre 9 "Installations électriques"	2014	Annexe II / RVBR Chapitre 9	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG RV/G	I	
VI-14-3	Complément aux prescriptions fixant les exigences applicables aux systèmes de propulsion diesel-électrique	2014	Annexe II / RVBR	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG RV/G	I	

¹ Les tâches liées également à la directive 2006/87/CE et le RVBR doivent de préférence être traités dans le groupe de travail, à moins que des raisons particulières s'y opposent.

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement ¹	Priorité	Référence "Vision 2018"
VI-14-4	Ajout de prescriptions relatives aux installations de diffusion de brouillard d'eau sous pression	2014	Annexe II / RVBR Article 10.03ter	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG-RV/G	II	
VI-14-5	Equiper certains bateaux à passagers de défibrillateurs externes	2014	Annexe II / RVBR	RV (13) 49 = RV/G (13) 62 = JWG (13) 47	JWG RV/G	II	
VI-14-6	Adaptation des prescriptions relatives aux feux de signalisation, installations radar et indicateurs de vitesse de rotation à l'annexe IX de la directive 2006/87/CE	2014	RVBR Article 7.05, Annexe M	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-7	Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du Comité du règlement de police	2014 - 2015	Annexe II / RVBR	RP (13) 48 rev.1	RV/G		
VI-14-8	Harmonisation des prescriptions pour les zones 1, 2 et 4 et ajout de compléments²	2015 - 2017	Annexe II Chapitre 19ter, Annexe III et IV	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	

¹ Les tâches liées également à la directive 2006/87/CE et le RVBR doivent de préférence être traités dans le groupe de travail, à moins que des raisons particulières s'y opposent.

² Ces tâches sont inscrites ici à titre d'information, étant donné qu'elles ne concernent que la directive 2006/87/CE.

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement ¹	Priorité	Référence "Vision 2018"
VI-14-9	Ajout à la directive de prescriptions spéciales applicables aux bateaux traditionnels¹	2007 - 2014	Annexe II Chapitre 19	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	
VI-14-10	Révision des prescriptions transitoires	2011 - 2015	Annexe II / RVBR Chapitre 24	RV (13) 18 = RV/G (13) 28, JWG (13) 44, RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	
VI-14-11	Simplification de la procédure pour la délivrance de recommandations, y compris en cas d'éventuelle expiration de la clause de sauvegarde	2014 - 2015	RVBR, articles 2.19, 24.04	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	
VI-14-12	Révision du modèle de certificat de visite / certificat de navigation et adaptation de l'instruction de service relative à la délivrance	2015 - 2016	Annexe V / RVBR Annexe B, instruction de service n° 11	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	II	
VI-14-13	Préparation de la réunion commune des commissions de visite	2014 - 2015		RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	II	

¹ Les tâches liées également à la directive 2006/87/CE et le RVBR doivent de préférence être traités dans le groupe de travail, à moins que des raisons particulières s'y opposent.

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement ¹	Priorité	Référence "Vision 2018"
VI-14-14	Travaux portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure	2014 - 2017		Résolution 2012-II-4	RV/G	I	→ 3
VI-14-15	Ajout de prescriptions concernant l'autorisation d'utiliser du GNL en tant que carburant	2013 - 2014	Annexe II / RVBR Chapitre 8, 8bis	RV (13) 18 = RV/G (13) 28, JWG (13) 44, RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	→ 4
VI-14-16	Adaptation permanente des prescriptions relatives aux émissions, prise en compte des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement	2015 - 2016	RVBR Chapitre 8bis, Annexe J, Instruction de service n° 16	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	→ 4
		2015 - 2016	Annexe II Chapitre 8bis	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51, RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	→ 4

¹ Les tâches liées également à la directive 2006/87/CE et le RVBR doivent de préférence être traités dans le groupe de travail, à moins que des raisons particulières s'y opposent.

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement ¹	Priorité	Référence "Vision 2018"
VI-14-17	Examen de la nécessité d'exigences applicables aux installations utilisant une émulsion carburant / eau	2014	Annexe II / RVBR	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	II	
VI-14-18	Ajout à l'article 14bis.07 d'une disposition concernant les réceptions par type réputées équivalentes	2013 - 2014	Annexe II / RVBR, article 14bis.07	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-19	Atelier consacré aux exigences applicables aux logements et finalisation de la proposition pour la modification du chapitre 12	2014	Annexe II, RVBR, Chapitre 12	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	II	
VI-14-20	Abaissement des valeurs limites pour les émissions sonores	2011 - 2015	Annexe II / RVBR articles 8.10, 11.09	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-21	Elaboration d'un standard uniforme pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure	2014 - 2015	Annexe II / RVBR		JWG – RVG	I	→ 1

¹ Les tâches liées également à la directive 2006/87/CE et le RVBR doivent de préférence être traités dans le groupe de travail, à moins que des raisons particulières s'y opposent.

PROTOCOLE 8

Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2014-2015

Résolution

La Commission Centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission Centrale pour la période 2014-2015.

Annexe

Présidence des comités pour la période 2014-2015

PERIODE	ORGANES									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	CPC
Présidence 2014/2015	NL	NL	NL	BE	DE	CH	FR	CH	NL/DE	CH

Vice-Présidence des Comités pour la période 2014-2015

PERIODE	ORGANES									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	CPC
Vice-Présidence 2014/2015	CH	CH	FR	DE	NL	FR	CH	BE	BE	DE

PROTOCOLE 9

Congrès de la CCNR 2013

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

VISION 2018

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2012-I-5,

rappelant

- que la Commission européenne a présenté le 10 septembre 2013 son nouveau programme d'action « NAIADES II », dont les objectifs sont de renforcer davantage le rôle de la navigation intérieure et son intégration dans le système européen de transport, tout comme la gouvernance relative à ce mode de transport ;
- que des travaux ont été menés en son sein, impliquant l'ensemble de ses Comités, en vue du développement d'un cadre stratégique pour le moyen terme, et afin de permettre la prise en compte d'une approche de développement durable pour le transport par voie navigable ;
- que ce cadre stratégique devrait être considéré comme la contribution de la Commission Centrale aux objectifs et à la mise en œuvre du programme « NAIADES II » de la Commission européenne ;
- que ce cadre devrait permettre d'orienter davantage les activités de la Commission Centrale vers des priorités qui nécessitent une mise en œuvre étalée sur plusieurs programmes de travail bisannuels ou demandant une exécution coordonnée avec des partenaires,

constatant que la « VISION 2018 » a été saluée par la Commission européenne,

constatant également que les organisations agréées auprès de la Commission Centrale se sont exprimées très favorablement sur la mise en place de cet instrument stratégique et sur son contenu, tout en soulignant leur disponibilité de contribuer à sa mise en œuvre,

adopte la « VISION 2018 » en annexe,

invite ses Comités à prendre en compte cette vision pour la mise en œuvre du programme de travail en cours et à s'en servir pour la définition de nouveaux projets à moyen terme ;

charge son secrétariat :

- de mettre en place un dispositif de suivi de la mise en œuvre de la « VISION 2018 » ;
- d'assurer une mise à jour régulière des thèmes pouvant être pris en compte en vue d'un développement durable de la navigation intérieure ;
- de lui présenter, au plus tard au courant de l'année 2016, un rapport intermédiaire relatif à la mise en œuvre de la « VISION 2018 » et à d'éventuelles initiatives complémentaires à prévoir à cet égard.

Annexe



"Vision 2018" pour le développement durable de la navigation intérieure

- (a) La navigation intérieure est un mode de transport dynamique et tourné vers l'avenir. Par la "Vision 2018", la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) se fixe pour les cinq prochaines années des objectifs ambitieux, qui contribueront au développement durable de la navigation intérieure sur le plan écologique, social et économique. La CCNR entend ainsi contribuer à l'émergence d'un mode de transport inscrit dans le développement durable et souligner les perspectives offertes pour une navigation intérieure économe en ressources et au service de la compétitivité des entreprises.
- (b) Compte tenu de son caractère international, la navigation intérieure a besoin d'un cadre européen efficace. Avec son programme d'action "NAIADES", la Commission européenne a déjà pleinement contribué à la promotion de la navigation intérieure européenne. Dans le nouveau programme d'action "NAIADES II - Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité" sont prévues des initiatives supplémentaires destinées à créer les conditions permettant au transport par voies navigables intérieures de devenir un mode de transport de qualité: bien géré, efficace, sûr, intégré dans la chaîne intermodale, avec des emplois de qualité occupés par une main-d'œuvre qualifiée, et respectant des normes environnementales élevées. Dans le cadre de la coopération étroite entre la CCNR et la Commission européenne, la "Vision 2018" vise à contribuer à la mise en œuvre de "NAIADES II" dans ces domaines clés. .
- (c) La "Vision 2018" est une initiative de la CCNR en faveur de la navigation intérieure rhénane et européenne. Les acteurs de la navigation intérieure (administrations, organisations européennes et internationales, associations professionnelles et partenaires sociaux, instituts de recherche, etc.) sont invités à apporter leur contribution à la mise en œuvre de la "Vision 2018". A cet effet, la cohérence et la coordination des actions seront encouragées et les objectifs écologiques, sociaux et économiques seront conciliés.
- (d) Dans le contexte économique actuel qui affecte son dynamisme et son développement et conduit à une situation difficile pour certaines entreprises, il importe de renforcer les positions de la navigation intérieure à moyen et long terme. La "Vision 2018" fixe ainsi des objectifs pour le développement durable de la navigation intérieure qui prennent en compte ses capacités financières et dont la réalisation doit contribuer au dynamisme et à la prospérité de ce secteur.
- (e) La "Vision 2018" définit des orientations déclinées en objectifs établis après concertation avec tous les acteurs de la navigation intérieure. En raison de l'étendue de leurs implications ou de leur caractère ambitieux, le suivi de certains de ces objectifs pourrait se poursuivre au-delà de 2018. Les acteurs de la navigation intérieure sont toutefois appelés à prendre à court et moyen terme les initiatives nécessaires pour que les objectifs soient atteints autant que possible d'ici 2018. A cet égard, la CCNR réalisera ses travaux en coopération étroite avec ses partenaires et tirera le meilleur parti des ressources et structures disponibles. La CCNR élaborera au cours des cinq prochaines années un rapport intermédiaire et un rapport final pour évaluer les progrès réalisés dans le domaine du développement durable de la navigation intérieure.

1. SECURITE ET FIABILITE

En 2018, la navigation intérieure devrait avoir conforté son positionnement de mode de transport sûr, et la fiabilité des prestations du transport fluvial devrait avoir progressé en conformité avec les exigences du marché.

- Mettre à la disposition de la navigation intérieure rhénane et européenne des standards uniques pour des prescriptions techniques modernisées et adaptées aux bateaux de la navigation intérieure.
- Soutenir les entreprises de navigation intérieure dans l'optimisation de la sécurité et de la gestion du risque, dans le but de responsabiliser davantage la profession de la navigation dans le domaine des mesures de sécurité et de pouvoir réduire sur le long terme le nombre de prescriptions.
- Des services d'information fluviale performants reposant sur des technologies innovantes seront utilisés par la profession afin d'améliorer la sécurité de la navigation intérieure mais aussi de mieux prendre en compte les aspects logistiques et les préoccupations écologiques.

✓ En appui à NAIADES II: Priorité « Qualité de la gouvernance » ainsi que domaine d'intervention clé « Intégration du transport par voies navigables intérieures dans la chaîne logistique multimodale », Actions autour des SIF

2. FORMATION ET QUALIFICATION

En 2018, la navigation intérieure devrait disposer d'un marché du travail répondant aux besoins croissants en personnel qualifié et assurant pour les métiers du transport fluvial une relève sur le long terme.

- Moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure afin d'assurer ainsi une offre suffisante de main d'œuvre.
- Préciser les exigences linguistiques afin de contribuer à améliorer la communication et donc aussi la sécurité en navigation intérieure.

✓ En appui à NAIADES II: Domaine d'intervention clé « Main-d'œuvre qualifiée et emplois de qualité », Actions autour des qualifications professionnelles

3. CONSOMMATION DE CARBURANT ET EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

En 2018, la navigation intérieure devrait contribuer encore plus significativement à la lutte contre le réchauffement climatique grâce à la réduction de sa consommation de carburant et à la diminution de ses émissions de gaz à effet de serre.

- Définir et quantifier des objectifs à long terme de réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre pour la navigation intérieure rhénane et européenne en vue d'une action concertée de la profession, des États, des organisations internationales et d'autres parties concernées.
- Encourager les efforts de la navigation intérieure rhénane et européenne pour réduire sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre d'une action concertée entre tous ses acteurs fondée, entre autre, sur la stratégie CO2 et carburant de la CCNR.

➤ En appui à NAIADES II: Domaine d'intervention clé « Qualité environnementale grâce à de faibles niveaux d'émission », Actions autour des limites d'émission et carburants de substitution

4. ÉMISSIONS DE POLLUANTS DANS L'AIR ET L'EAU

En 2018, la navigation intérieure devrait contribuer encore plus significativement à la préservation de la qualité de l'air et de l'eau grâce à une diminution supplémentaire des émissions de polluants dues à la propulsion et à une gestion optimisée des résidus de cargaison.

- Encourager les innovations en faveur de carburants alternatifs et d'énergies alternatives, notamment le GNL, dans le respect des conditions de sécurité.
- Améliorer les conditions permettant à la navigation intérieure rhénane et européenne de réduire ses émissions de polluants gazeux et de particules.
- Développer le réseau de points de réception des déchets dans le cadre de la CDNI de sorte que le dépôt des déchets devienne une pratique courante. Définir un concept pour le traitement de résidus gazeux de cargaisons liquides et l'assortir d'un cadre réglementaire.

➤ En appui à NAIADES II: Domaine d'intervention clé « Qualité environnementale grâce à de faibles niveaux d'émission », Actions autour des limites d'émission et carburants de substitution

5. MODIFICATIONS DES CONDITIONS D'ENVIRONNEMENT

En 2018, les infrastructures ainsi que les modalités d'exploitation devraient avoir été optimisées, de sorte que la navigation intérieure et la voie navigable soient en mesure de garantir leur fiabilité et leurs performances même face aux adaptations nécessaires à l'avenir en raison de modifications des conditions environnementales.

- Améliorer continuellement les performances de l'infrastructure afin d'augmenter encore la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane.
- Améliorer la coordination internationale en vue de la planification et de l'exploitation intégrée du Rhin et d'autres voies navigables européennes.

✓ En appui à NAIADES II: Domaine d'intervention clé « Infrastructures de qualité », Actions autour des corridors

6. CHAINES LOGISTIQUES

En 2018, la navigation intérieure devrait conforter son positionnement au sein des chaînes logistiques aussi bien dans le trafic des hinterlands des ports maritimes que dans le transport continental par le recours aux corridors pertinents pour le transport fluvial.

- Améliorer les liaisons physiques, électroniques et organisationnelles avec les autres modes de transport dans le cadre de corridors de transport multimodaux à l'échelle européenne afin de permettre une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques. La navigation intérieure sera ainsi en mesure de capter davantage les flux générés par la croissance des activités de la manutention de marchandises dans les ports maritimes.
- Intégrer la navigation rhénane à la gestion internationale des corridors.

✓ En appui à NAIADES II: Domaines d'intervention clés « Infrastructures de qualité » et « Intégration du transport par voies navigables intérieures dans la chaîne logistique multimodale », Actions autour des corridors multimodaux ainsi que chaînes logistiques et SIF/e-fret

7. MISE EN APPLICATION DES CONDITIONS SOCIALES DE REFERENCE

En 2018, la mise en application des conditions sociales de référence opposables pouvant favoriser sensiblement l'attractivité des métiers de la navigation intérieure devrait être optimisée.

- Garantir aux bateliers un niveau de sécurité juridique suffisant en matière de protection sociale afin de tenir compte du caractère mobile de leur activité professionnelle.
- Assurer le respect effectif des conditions sociales applicables par l'introduction d'instruments appropriés exploitant le potentiel de technologies novatrices, comme par exemple le tachygraphe électronique et le livret de service électronique.

✓ En appui à NAIADES II: Domaine d'intervention clé « Main-d'œuvre qualifiée et emplois de qualité », Actions autour de l'utilisation d'appareils d'enregistrement du temps de navigation des membres d'équipage et des bateaux ainsi que de l'expérience professionnelle

8. INFORMATIONS

En 2018, la navigation intérieure devrait bénéficier d'une plus grande disponibilité de l'information pertinente et fiable concernant la voie navigable en tant que système de transport.

- Créer un observatoire de la navigation intérieure en Europe afin de dresser un panorama complet de la navigation intérieure, de répondre aux besoins spécifiques en informations des acteurs publics et privés de la navigation intérieure ainsi que du grand public et de mettre à disposition une plate-forme d'échange de données.
- Améliorer notamment à l'attention des décideurs politiques et économiques ainsi que des administrations, la communication dans les domaines de la sécurité du transport, de la fiabilité de la navigation rhénane et intérieure, des études d'impact de prescriptions techniques et des effets sur le changement climatique.

✓ En appui à NAIADES II: Domaine d'intervention clé « Qualité par l'innovation », Actions autour des services d'observation du marché

PROTOCOLE 11

Prise en compte de GNL en navigation intérieure et mission de la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

**État des ratifications des conventions et protocoles additionnels
concernant la CCNR**

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

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

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

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

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

Protocole additionnel n° 6 : augmentation à 25.000 euros du montant des 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

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

Réserves :

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

Réserves :

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

Réserves :

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

Déclaration :

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

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

La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle quatre Etats auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou d'adhésion.

Participants	Signature	Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion
Allemagne	11 juillet 2013	-
Autriche		
Belgique	27 septembre 2012	-
Bulgarie		-
France	27 septembre 2012	-
Luxembourg	27 septembre 2012	-
Pays-Bas	29 novembre 2012	-
Pologne		
Serbie	18 juin 2013	18 juin 2013
Slovaquie		
Suisse		

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 2004¹
Croatie : 7 décembre 2004
République tchèque : 14 novembre 2005
Bulgarie : 19 avril 2006
Pays-Bas : 20 juin 2006
Russie : 11 avril 2007
France : 11 mai 2007
Allemagne : 10 juillet 2007
Slovaquie : 27 novembre 2007
Moldavie : 21 avril 2008
Belgique : 5 août 2008
Serbie : 10 juin 2010²

¹ **Déclaration faite par la Suisse :**

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

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

² **Déclaration faite par la Serbie :**

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

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

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

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

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

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

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

PROTOCOLE 13

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale du Rhin,

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

prend acte du rapport portant sur la situation économique de la navigation rhénane au premier semestre de l'année 2013 et sur la perspective pour 2014.

Annexe

**Rapport à la Commission Centrale sur la situation économique
de la navigation rhénane au premier semestre 2013 et perspectives pour 2014**

I. Conditions économiques générales et volume transporté total

La récession économique persiste en Europe, comme l'indique le taux de variation du PIB de 0 % prévu pour 2013.

Tableau 1 : Croissance du PIB réel dans l'UE, y compris prévision pour 2013

Période	2004-2008	2009	2010	2011	2012	2013 *
Variation du PIB réel dans l'UE	2,3	-4,5	2,0	1,7	-0,4	0,0

*Source : Commission européenne, communiqué de presse « Prévisions économiques de l'automne 2013 » du 5 novembre 2013. *Prévision*

Malgré ces conditions difficiles, on constate une progression de la navigation rhénane pour le premier semestre 2013 (+ 2,2 % en volume, + 3 % en prestation de transport). Par comparaison, le fret ferroviaire a légèrement baissé en Allemagne pendant la même période (- 1,1 % en volume, - 2,4 % en prestation de transport).

La quantité de marchandises transportées sur le Rhin entre Rheinfelden et la frontière germano-néerlandaise durant les six premiers mois de l'année s'est élevée à 96,1 millions de tonnes, la prestation de transport à 20,5 milliards de tonnes-kilomètres.

La croissance de ces trois dernières années s'est donc poursuivie. Mais le niveau d'avant la crise (2008) n'est pas encore atteint : le volume transporté actuel se situe encore 9 % en dessous du niveau du 1^{er} semestre 2008.

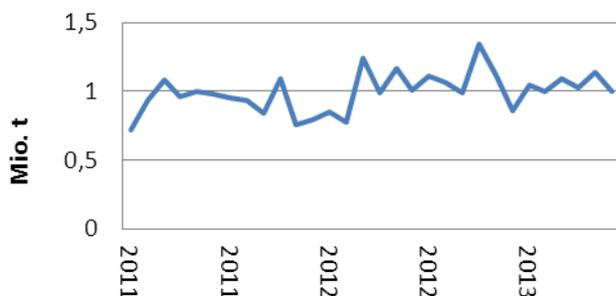
II. Situation dans le secteur de la cale sèche

a) Volumes transportés

Produits agricoles

Dans ce segment, l'évolution du transport est positive depuis deux ans et demi. 6,3 millions de tonnes ont été transportées au premier semestre 2013, soit une progression de 4,5 % par rapport au même semestre de 2012. Les transports montants sont majoritaires : ils concernent 57 % des produits agricoles et sylvicoles, contre 43 % pour les transports avalants.

Figure 1 : Transport mensuel de produits agricoles et sylvicoles sur le Rhin



Source : calcul de la CCNR d'après des données de destatis

Les entreprises opérant dans la transformation de matières premières alimentaires intègrent de plus en plus la voie navigable dans leur logistique en raison de ses nombreux avantages (grande capacité de chargement, sécurité, respect des délais, performance environnementale et souplesse en termes de mise à disposition)¹ Cela pourrait être une des raisons de l'évolution positive des transports au cours de ces dernières années.

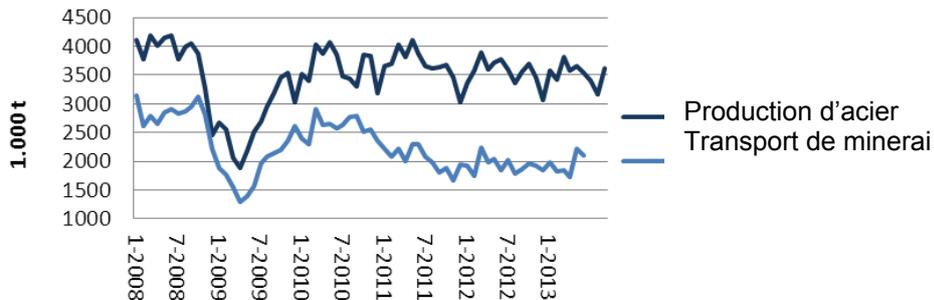
Produits alimentaires et fourrages

Avec un total de 3,3 millions de tonnes au premier semestre 2013, on constate une légère progression (+ 1,6 %) par rapport au même semestre de 2012. Au cours des six premiers mois, la tendance a été légèrement à la baisse. Pour le Rhin, on constate globalement une légère supériorité des transports avalants (56 % contre 44 %). La raison en est le transport sud-nord de produits alimentaires et fourrages sur le Rhin supérieur.²

Minerais, métaux et produits métalliques

Le transport de minerais sur le Rhin stagne depuis le début de l'an dernier à un niveau mensuel d'environ 2 millions de tonnes. 11,7 millions de tonnes de minerais ont été transportées sur le Rhin durant le premier semestre 2013 (-1 %). Les transports de métaux et produits métalliques se sont élevés à 5,4 millions de tonnes.

Figure 2 : Transport mensuel de minerai de fer sur le Rhin et production d'acier en Allemagne



Source : calculs de la CCNR d'après des données de destatis, Eurofer et World Steel Association

Le transport de minerais sur le Rhin est freiné par la baisse de la production d'acier. D'après les déclarations de la Fédération sidérurgique allemande, cette baisse est une conséquence de la récession en Europe, principalement en Europe méridionale.

Charbon

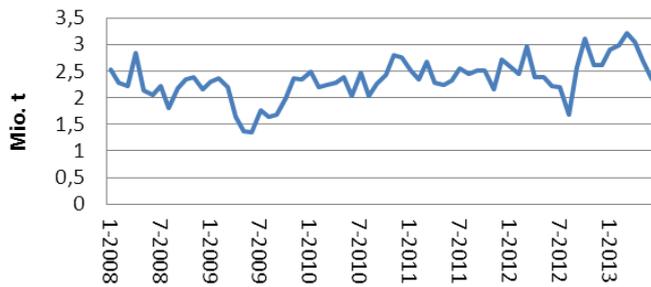
Les transports de charbon ont atteint 17,2 millions de tonnes au premier semestre (+14,5 % par rapport à 2012). On constate une progression analogue des transbordements de charbon dans le port maritime de Rotterdam (+13 %).³ La progression sur le Rhin est due à un effet de base par rapport à 2012, car les quantités étaient très faibles au premier semestre 2012. De mars à juin 2013, la tendance a été à la baisse ; mais les transports de charbon présentent depuis la mi-2009 une tendance nettement à la hausse (voir graphique).

¹ Voir l'étude de cas « De nieuwe supply chain van Cargill », dans : Magazin Binnenvaart, N° 47/2010

² Les transports avalants (du sud vers le nord) sont nettement majoritaires sur le Rhin supérieur (77 %).

³ Source : Port of Rotterdam (2013), communiqué de presse « Umschlag im Hafen Rotterdam leicht rückläufig » (« Léger recul des transbordements dans le port de Rotterdam »), 19.07.2013.

Figure 3 : Transports mensuels de charbon sur le Rhin



Source : calculs de la CCNR d'après des données de destatis

En 2012, les importations de charbon de l'Allemagne ont été transportées dans le pays à 51 % sur le Rhin (voir tableau). Cette part a augmenté au cours des trois dernières années.

Tableau 2 : Parts des modes de transport pour le charbon importé en Allemagne

Mode de transport	2010	2011	2012
Bateaux de navigation intérieure provenant des ports ARA	34 %	49 %	51 %
Ports maritimes allemands	31 %	20 %	29 %
Rail	35 %	21 %	20 %

Source : Calcul de la CCNR d'après des données du VDKI

Allié à la poursuite de la fermeture de mines en Allemagne, cela suggère une forte demande de transport pour les années à venir. La perspective à long terme est toutefois plutôt orientée vers la stagnation, pour les raisons suivantes :

- Considéré sur plusieurs années, la part de la houille dans la production d'électricité diminue ¹
- La sidérurgie devrait se maintenir pendant des années dans une situation de crise structurelle avec des surcapacités.
- Le remplacement du charbon national par du charbon importé, qui a sans cesse apporté ces dernières années des quantités supplémentaires à la navigation rhénane, ne va pas durer. En effet, l'extraction de charbon national a déjà presque totalement cessé.²

Il faut donc plutôt s'attendre à long terme à une stagnation du transport de charbon.

Conteneurs

Au premier semestre, le nombre d'EVP transportés a dépassé le seuil du million, soit une progression de 1,1 % par rapport au résultat de l'année précédente. En ce qui concerne le poids des marchandises transportées, la progression a été légèrement supérieure (2,4 %). Pour les transbordements de conteneurs dans les ports maritimes, il y a eu un léger recul à Anvers et Rotterdam, à hauteur de 1 à 2 %.³

¹ D'après les indications de l'AGEB (AG Energiebilanzen e.V.), la part de la houille dans la production allemande d'électricité est tombée de 24,8 % en 2000 à 18,5 % en 2012. En raison du tournant énergétique, il faut s'attendre à ce que la baisse se poursuive.

² Au premier semestre 2013, on n'a plus extrait en Allemagne que 4,1 millions de tonnes de houille, contre 6,5 MT au premier semestre 2012. Source : AG Energiebilanzen e.V.

³ Source : Port de Rotterdam (2013), communiqué de presse du 1.11.2013 ; Port d'Anvers (2013), communiqué de presse du 17.7.2013.

Tableau 3 : Transport de conteneurs sur le Rhin au premier semestre 2013 et variation

Nombre de conteneurs	EVP	Poids des marchandises dans les conteneurs	EVP-KM Rhin inférieur	EVP-KM Rhin moyen	EVP-KM Rhin supérieur
0,66 MT	1,02 MT	7,72 MT	155,27 MT	110,97 MT	42,88 MT
Variation en % par rapport au 1 ^{er} semestre 2012					
+ 0,8 %	+ 1,1 %	+ 2,4 %	a. d.	a. d.	a. d.

Source : calcul de la CCNR d'après des données de destatis. a. d. = absence de données

Une analyse différenciée de la statistique en fonction des trois secteurs du Rhin (Rhin supérieur, Rhin moyen et Rhin inférieur) indique une forte concentration du transport de conteneurs sur le Rhin inférieur. Plus en détail, on peut tirer les conclusions suivantes (voir aussi le graphique en annexe) :¹

- 43 % de l'ensemble des transports de conteneurs se déroulent exclusivement sur le Rhin inférieur.
- Environ 18 % supplémentaires parviennent également sur le Rhin moyen.
- 37 % supplémentaires atteignent en plus le Rhin supérieur.
- Seuls environ 2 % des transports ont lieu exclusivement sur le Rhin supérieur et/ou moyen.

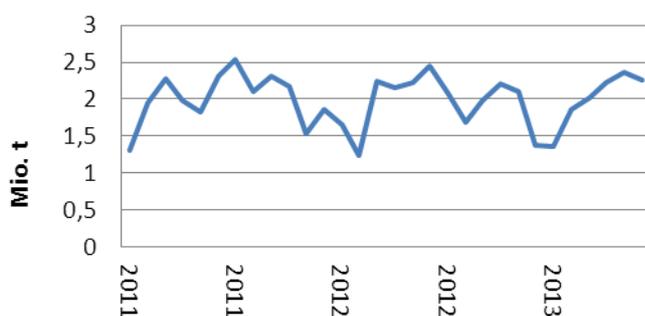
Environ 60 % des transports de conteneurs sont donc de purs transports Rhin inférieur/Rhin moyen. Indépendamment de cette répartition structurelle, le transport de conteneurs augmente toutefois également dans des emplacements situés dans la zone du Rhin supérieur, comme le montre principalement l'évolution du port de Bâle (+3,4 % au 1^{er} semestre)

Produits de carrières et matériaux de construction

12,0 millions de tonnes ont été transportées dans ce segment au premier semestre, soit une progression d'environ 1 % par rapport à l'année précédente, et de 3,7 % par rapport au premier semestre 2011. Les quantités tout comme la prestation de transport ont continuellement augmenté de janvier à juin.

Comme le montre le graphique suivant, il existe pour le transport de ces marchandises un effet saisonnier important. Le transport est habituellement plus réduit en hiver, en raison de la plus faible activité du secteur de la construction pendant la période froide de l'année.

Figure 4 : Transport mensuel de produits de carrières et matériaux de construction sur le Rhin



Source : Calcul de la CCNR d'après des données de destatis

b) Niveau des frets

Malgré la légère augmentation des volumes transportés, le rapport de l'offre à la demande reste caractérisé par des surcapacités. C'est pourquoi les frets ont été, dans le cadre de révisions des contrats de transports, adaptés à la situation défavorable du marché et donc en majeure partie diminués. L'hydraulicité n'a apporté aucun effet stimulant.

¹ Sur la base des chiffres en EVP pour le 1^{er} semestre 2013. Voir aussi le graphique en annexe.

c) Hydraulicité (et interruptions sur le Rhin)

Depuis le début de l'année, les valeurs des échelles du Rhin évoluent à un niveau relativement normal. En avril et surtout en mai, il y a eu une augmentation exceptionnelle due à des pluies abondantes, qui a engendré des crues conséquentes fin mai et début juin. Il y a eu en conséquence des restrictions et des interruptions de la navigation sur le Rhin supérieur et le Rhin moyen. La durée des interruptions a été de quelques jours.

Ensuite, à la mi-août, le niveau du Rhin était très bas. A Cologne, deux automoteurs-citernes et un convoi poussé se sont échoués et ont dû être dégagés en les remorquant. La navigation a été interrompue sur le Rhin pendant près de deux jours dans la zone urbaine de Cologne.¹ Les grèves du personnel de la WSV (administration allemande des eaux et de la navigation) ont également atteint en juin le Rhin à Iffezheim, mais elles n'ont duré que quelques heures. Toutefois, le trafic rhénan a été affecté pendant plus longtemps par les grèves et interruptions sur les affluents (Moselle, Neckar).

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Produits chimiques

Par rapport à la même période de l'année précédente, les transports ont stagné à une valeur d'environ 10 millions de tonnes.

Produits pétroliers

Les facteurs influant le transport ont évolué favorablement au premier semestre. En raison de l'hiver rigoureux, la consommation de fioul en Allemagne a augmenté de 17 % au premier semestre 2013. La baisse des prix du fioul domestique a favorisé les achats² et donc la demande de transport de fioul qui est, en quantité, le principal produit pétrolier transporté sur le Rhin.

Dans ce contexte, le volume mensuel transporté par la navigation rhénane a augmenté de janvier à avril, pour évoluer ensuite légèrement à la baisse. Au total, il en a résulté un volume transporté de 15,7 millions de tonnes, soit une augmentation de 6 % par rapport au 1^{er} semestre 2012.

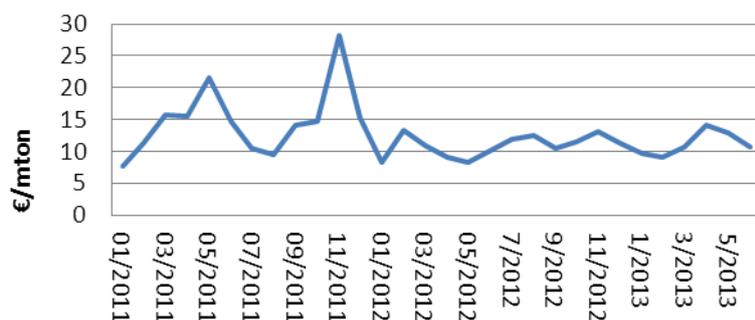
b) Niveau des frets

Au début de l'année, davantage de produits ont été transportés en raison de l'hiver rigoureux, ce qui a augmenté les frets. Les surcapacités expliquent que cette augmentation n'ait pas été plus importante. Pendant ce mois, des crues ont entraîné des interruptions de la navigation. Comme les stocks étaient relativement élevés, la fin des interruptions n'a pas été suivie d'une demande de transport supplémentaire.

¹ Source : WSV (administration allemande des eaux et de la navigation) – Communiqués de presse des 19 et 20.8.2013.

² Source : AG Energiebilanzen e.V. et PJK International

Figure 5 : Frets moyen pour les transports en cale citerne au départ de Rotterdam *



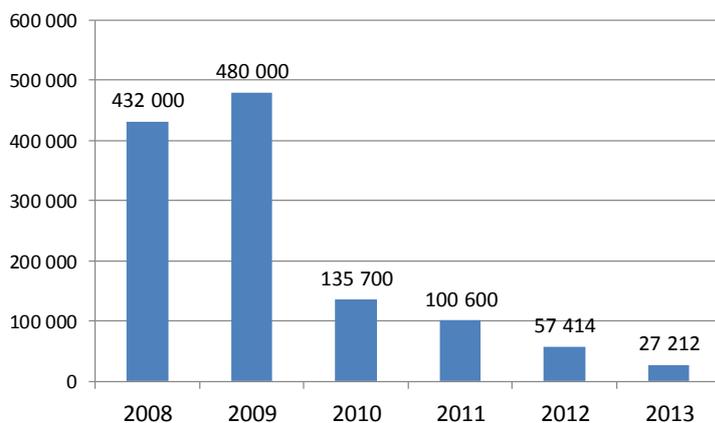
Source : calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de PJK International. * Valeur moyenne des frets pour les transports de fioul vers Duisbourg, Dortmund, Cologne, Francfort-sur-le-Main, Karlsruhe, Bâle. mton = tonne métrique

IV. Évolution de l'offre de cale

Cale sèche

L'activité de constructions neuves a continué à reculer, d'après les chiffres jusqu'en novembre. 4 nouveaux automoteurs, 3 nouvelles barges de poussage et un ponton pour un tonnage total de 27 200 t ont été mis en service, le tonnage moyen par bateau étant ainsi de 3400 t. De plus, 3 nouveaux pousseurs sont apparus sur le marché.

Figure 6 : Volume de constructions neuves en cale sèche en t, pousseurs exclus (2008-2013)



*

Source : IVR. * Données pour Belgique, Allemagne, Pays-Bas, France, Suisse. Chiffre pour 2013 basé sur les 11 premiers mois de l'année

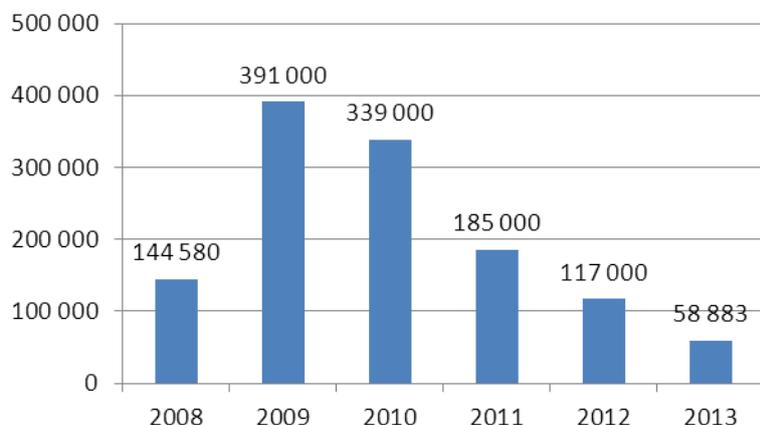
En 2013, un chantier naval néerlandais a livré un bateau de 135 mètres par mer (avec remorqueur) au Paraguay, où ce bateau baptisé « Doña Magda » sera mis en service sur le fleuve du même nom. Il s'agit de la première traversée maritime vers l'Amérique du Sud par un bateau de navigation intérieure¹.

¹ Source : <http://www.vekgroup.com/nl/> (15.11.2013) : Binnenvaartschip veka maakt trans-atlantische oversteeek. Et : <http://www.nieuwsbladtransport.nl/>, news du 27 août 2013.

Cale citerne

Les chiffres de constructions neuves pour les 11 premiers mois de l'année 2013 indiquent un léger recul du taux de constructions. 24 nouveaux bateaux-citernes d'un tonnage total d'environ 60 000 t sont arrivés sur le marché, ainsi que 2 bateaux avitailleurs (pour huile de graissage) respectivement de 600 t et 235 t. Le tonnage moyen des nouveaux bateaux à marchandises est d'environ 2400 t.

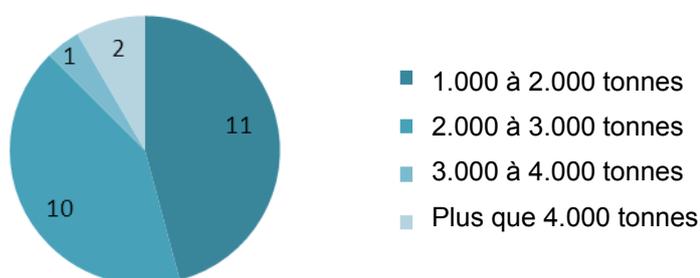
Figure 7 : Volume de constructions neuves en cale citerne en t (2008-2013) *



Source : IVR * Données pour Belgique, Allemagne, Pays-Bas, France, Suisse. Chiffre pour 2013 basé sur les 11 premiers mois de l'année

La répartition des constructions neuves par catégories de tonnage montre que la majorité des bateaux ont un tonnage compris entre 1000 et 3000 tonnes.

Figure 8 : Répartition des constructions neuves en cale citerne par catégories de tonnage *



Source : IVR ; de Binnenvaartkrant. * Constructions neuves pendant les 11 premiers mois de 2013.

La coque (corps) des bateaux-citernes est souvent réalisée dans des pays hors d'Europe occidentale. La fabrication finale des bateaux s'effectue en général sur des chantiers navals aux Pays-Bas. En 2013, les pays d'origine des corps en cale citerne étaient donc, outre les Pays-Bas (6 corps), la Roumanie (7 corps), la Chine (6 corps), la Serbie (3 corps) et l'Ukraine (1 corps).¹

¹ de Binnenvaartkrant / <http://www.vlootshouw.nl/> (consulté le 15 novembre 2013)

Navigation à passagers

Il existe actuellement environ 260 bateaux à cabines sur les fleuves européens. Leur capacité moyenne est de 143 passagers et leur âge moyen de 17 ans. Les carnets de commandes indiquent une forte tendance à la hausse pour les constructions neuves.¹ Alors qu'on comptait environ 10 nouveaux bateaux par an pendant la période 2005-2010, 16 nouveaux bateaux de croisière sont arrivés sur le marché européen en 2012 et 23 en 2013. Pour 2014, on attend jusqu'à 30 nouveaux bateaux.

Cette croissance est portée par le marché américain, où les croisières fluviales en tant que voyages culturels en Europe connaissent un engouement considérable auprès d'un public instruit et aisé. De plus, ces croisières font l'objet d'une publicité intensive sur les chaînes de télévision des USA. Face au volume de ce marché côté demande, il n'y a pas de signes de surcapacité en ce moment. Par contre, ils existent des scénarii, qui contiennent surtout des événements comme des attentats terroristes aux Etats-Unis. Si un tel scénario se réaliserait, une chute rapide des passagers serait la conséquence immédiate, et ainsi une surcapacité.² Selon les indications d'IVR, seuls 2 nouveaux bateaux d'excursions journalières ont été mis en service, dont un sur le Danube à Ratisbonne.

V. Conditions d'exploitation en 2012 et durant le premier semestre 2013

Face à l'absence de statistiques sur l'évolution du chiffre d'affaires de la navigation rhénane, on examinera l'évolution correspondante pour la navigation intérieure néerlandaise. Celle-ci constitue un bon indicateur en raison de ses liens étroits avec la navigation rhénane (les bateaux néerlandais représentent 57 % du transport fluvial en Allemagne, avec une tendance à la hausse).³

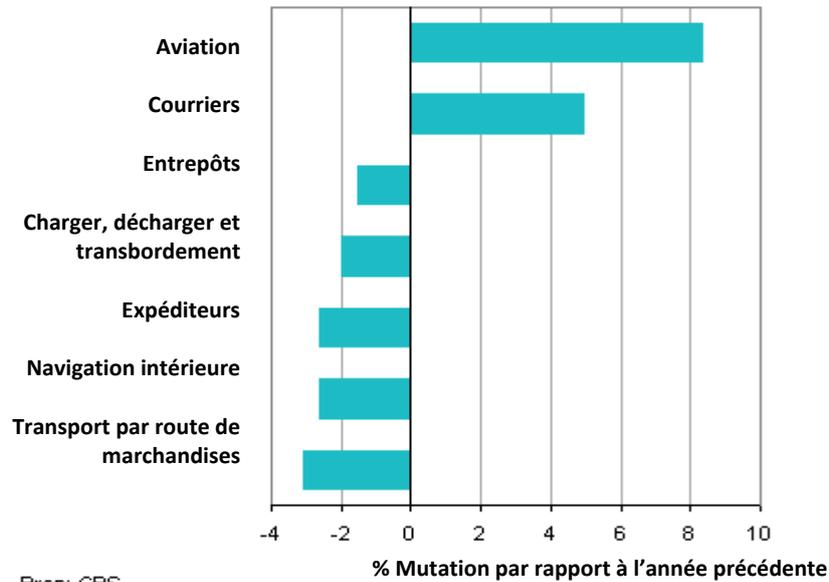
D'après les indications du CBS, après avoir encore connu de légères hausses en 2010 et 2011, le chiffre d'affaires de la navigation intérieure néerlandaise a baissé pour l'ensemble de l'année 2012. Ce recul s'est poursuivi au premier semestre 2013, comme le montre le graphique suivant pour le deuxième trimestre, qui présente une baisse de plus de 2 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. La baisse a été d'une ampleur comparable pour le transport routier de marchandises.

¹ Source des chiffres pour la navigation à passagers : SeaConsult HAM GmbH. Exposé « Greening measures and ecological aspects of river cruises » de M. Helge Grammerstorf le 8 octobre à Strasbourg.

² Ces scénari sont titulé des scenari de panique.

³ Source : destatis - Information sommaire sur la statistique des transports du 30. 10. 2013.

Figure 9 : Évolution du C.A. des transports pour le 2^e trimestre 2013 aux Pays-Bas, par branches



Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (communication du 2 septembre 2013)

Pendant les deux premiers trimestres de 2013, l'évolution des coûts a suivi la légère tendance à la hausse des années précédentes, de sorte que le résultat d'exploitation moyen de la branche s'est dégradé.

De nombreuses entreprises connaissent des difficultés financières.¹ C'est encore plus vrai pour la cale sèche que pour la cale citerne. La raison en est d'abord que les contrats de fret fixes sont beaucoup plus fréquents en cale citerne, ce qui permet d'éviter les risques du marché spot.

Le marché de la cale citerne se différencie également quelque peu de celui de la cale sèche en termes de situation concurrentielle. En raison des caractéristiques spécifiques de la navigation citerne (exigences élevées de sécurité et de qualité pour le transport, certification, etc.), il est globalement moins polypolistique², de sorte que les acteurs de la branche disposent d'un plus grand pouvoir de négociation lors de l'établissement des frets. C'est d'autant plus facilité par le fait que les entreprises de navigation citerne sont fréquemment de plus grande taille (il s'agit souvent de sociétés d'affrètement).³

¹ Le nombre de faillites reste cependant jusqu'à présent très limité, ce qui est toutefois également dû à la bonne volonté de nombreuses banques.

² Sur un marché polypolistique, il existe un très grand nombre d'acteurs qui proposent un produit ou une prestation homogène. Leur influence sur la fixation des prix est donc très réduite, voire tend à être nulle.

³ Voir aussi à ce sujet le rapport du Bureau économique d'ING : *Herstel binnenvaart uit zicht* (mai 2013), page 15.

VI. Perspectives pour 2014

Pour 2014 et 2015, la *Commission européenne* et le *Fonds monétaire international* s'attendent à une légère reprise de la croissance économique en Europe.¹ Alliée à l'évolution des divers secteurs industriels, il s'ensuit certaines conclusions pour la demande de transport en navigation rhénane.

Demande de transport en cale sèche

Il existe des segments, comme celui des minerais et déchets métalliques, où l'on s'attend à une évolution à la baisse également en 2014. Pour d'autres marchandises, en particulier le charbon, on s'attend à une hausse. Les perspectives sont également légèrement positives pour les matériaux de construction, face à la poursuite de la hausse des entrées de commandes dans le secteur de la construction en Allemagne.² Pour les produits agricoles ainsi que pour les produits alimentaires et fourrages, on observe, comme indiqué en IIa), une intégration croissante de la voie navigable dans la chaîne logistique.

Sur la base des poids en pourcentage des différents segments (voir tableau en annexe), on peut s'attendre pour l'ensemble de la cale sèche à une augmentation globale de 2 à 3 %. Cette hausse est également pronostiquée pour le transport de conteneurs.

Demande de transport en cale citerne

Les analystes des prix du pétrole s'attendent pour l'année à venir à une poursuite de la légère tendance à la baisse des prix du pétrole brut et des produits pétroliers. Cela devrait entraîner, à moins que l'hiver 2013/2014 ne soit exceptionnellement doux, une poursuite de la hausse des transports de produits pétroliers. La branche de la chimie le long du Rhin enregistre actuellement des ventes en recul à l'étranger, en raison de la crise économique dans de nombreux Etats de l'UE.³ Pour l'année à venir, il faut s'attendre à une stagnation de la demande de transport du fait de la récession persistante chez les partenaires commerciaux.

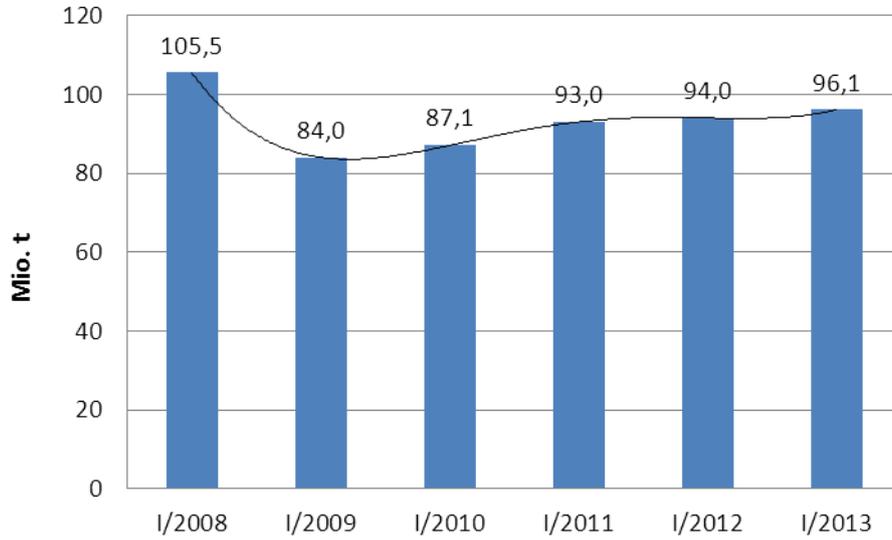
¹ La Commission européenne s'attend à une croissance du PIB réel dans l'UE de 1,4 % en 2014 et 1,9 % en 2015. Pour la zone euro, elle prévoit respectivement 1,1 % (2014) et 1,7 % (2015). Le FMI (Fonds monétaire international) s'attend à moins de 1 % de croissance pour la zone euro en 2014.

² Pour l'Allemagne, les entrées de commandes dans le secteur de la construction présentent une tendance à la hausse depuis 2010. Cette tendance est principalement portée par la construction de logements. Cf. : destatis (2013), « Bauhauptgewerbe - Lange Reihen zum Auftragseingang / Indizes » (« Construction - Séries élargies sur les entrées de commandes / Indices »).

³ Source : VCI (association de l'industrie chimique allemande), communiqué de presse du 06.11.2013 : Chemie startet Verhalten ins zweite Halbjahr (« La chimie débute le deuxième semestre avec une attitude réservée »).

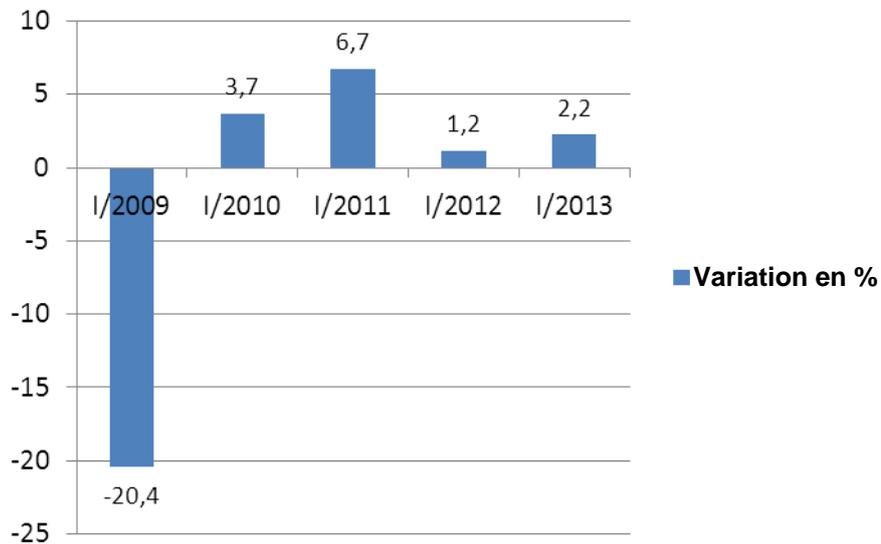
Figures et tableaux

Fig. 10 : Trafic rhénan au premier semestre (2008-2013)



Source : calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis

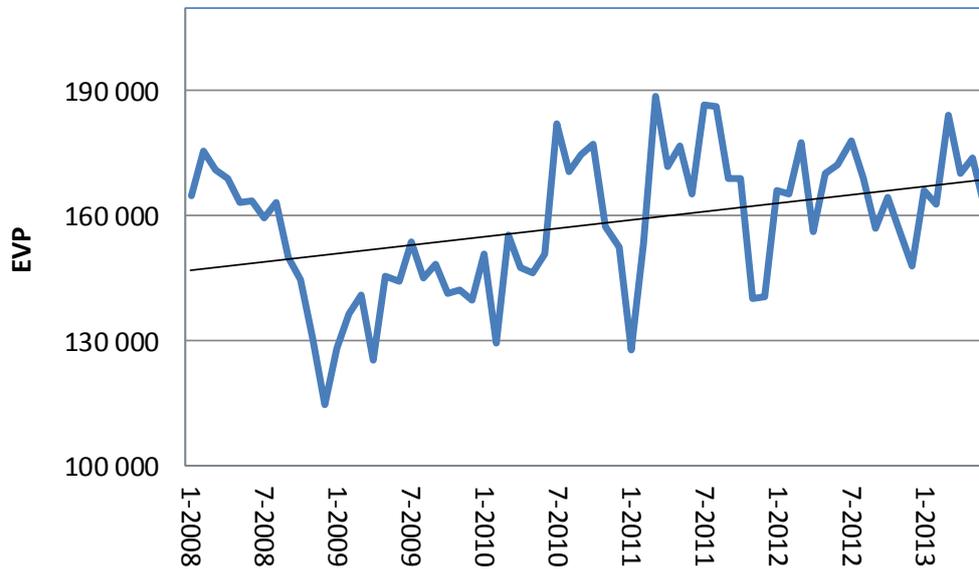
Fig. 11 : Variation du trafic rhénan au premier semestre *



Source : calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis ; * Variation par rapport au semestre correspondant de l'année précédente

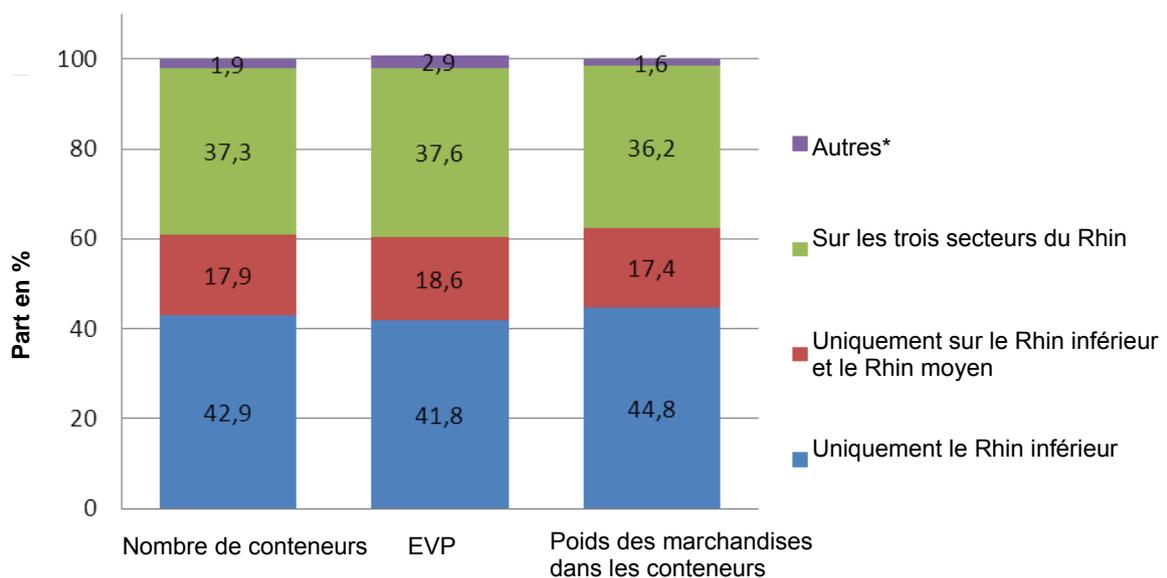
Fig. 12 : Transports mensuels de conteneurs sur le Rhin traditionnel depuis le début de 2008

(en EVP)



Source : destatis

Figure 13 : Transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel en fonction des trois secteurs du Rhin (%)



Source : calculs de la CCNR sur la base de données de l'office fédéral allemand de statistique (destatis). Les chiffres concernent le 1^{er} semestre 2013. * La rubrique « autres » regroupe trois cas : transports uniquement sur le Rhin supérieur, transports uniquement sur le Rhin moyen, et transports sur le Rhin moyen et le Rhin supérieur, mais non sur le Rhin inférieur.

**Tableau 4 : Volume transporté et prestation de transport sur le Rhin
au premier semestre 2013**

Segment	Volume transporté (MT)	Variation du volume en %	Prestation de transport (M tkm)
Produits agricoles et sylvicoles	6,3	+ 4,5	1549
Produits alimentaires et fourrages	3,3	+ 1,6	694
Minerais	11,7	- 1,0	1151
Métaux	5,4	+ 2,3	1111
Produits de carrières & matériaux de construction	12,0	+ 0,9	2308
Charbon	17,2	+14,5	3150
Produits pétroliers	15,7	+ 6,0	4116
Produits chimiques	10,4	+/- 0	2512
Autres marchandises *	14,1	- 3,8	3934
TOTAL	96,1	+ 2,2	20 525

*Source : calculs de la CCNR d'après des données de destatis. a.d. = absence de données. * En raison de modifications dans la classification statistique des marchandises, des segments importants comme les ferrailles d'acier sont également compris ici. Toutefois, pour des raisons statistiques (nouvelle classification des marchandises NST/R), il n'est plus possible de distinguer séparément cette catégorie.*

Commentaire : *Les marchandises de certains segments, p. ex. les produits agricoles et sylvicoles, sont transportées sur de très grandes distances. La prestation de transport y est donc relativement élevée, comparé à la moyenne ou encore aux autres segments.*

Les minerais sont principalement livrés de Rotterdam à la Ruhr, donc sur une relativement courte distance. Pour les minerais, la prestation de transport est ainsi relativement faible comparé aux quantités transportées. C'est particulièrement évident si on la compare à la prestation de transport des produits agricoles et sylvicoles ou encore à celle des produits de carrières et matériaux de construction. Ces derniers sont souvent transportés de la région du Rhin supérieur aux Pays-Bas, donc sur des distances beaucoup plus grandes que les minerais.

Prévisions pour 2014

Segment	Production/Importations	Part du transport total	Influence prévisible sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Produits agricoles, produits alimentaires et fourrages	La tendance légèrement positive des dernières années devrait se poursuivre	14 %	+
Charbon	A court/moyen terme, les quantités de charbon importé augmentent en raison de facteurs énergétiques et de la baisse de l'extraction de charbon	25 %	++
Sidérurgie : minerais	La production d'acier est en crise de surcapacité face à la récession européenne	17 %	-
Sidérurgie : métaux	La production d'acier est en crise de surcapacité face à la récession européenne	8 %	-
Produits de carrières & matériaux de construction	Tendance à la hausse pour les entrées de commandes dans le secteur de la construction en Allemagne	17 %	+
Autres marchandises (dont conteneurs)	Croissance durable mais faible pour les conteneurs	20 %	+
Prévision globale pour l'évolution de la demande en cale sèche			+
Produits pétroliers	L'évolution à la baisse des prix du pétrole devrait légèrement animer le marché	60 %	+
Chimie	Industrie chimique +/- 0 %	40 %	0
Prévision globale pour l'évolution de la demande en cale citerne			+

Sources :

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure (association des importateurs de charbon allemands)

VCI (association de l'industrie chimique allemande)

CEFIC

Prévisions de la CCNR sur la base d'évolutions historiques et de calculs

Évolution

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

Tableau 5 : Constructions neuves

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
Barges 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		1684	8		12 760	2		2156
Remorqueurs	4		3890	5		7780	1		810
Total	8		5574	13		20 540	3		2966
Bateaux à cabines	4		5432	17		17 072	16		5872
Bateaux d'excursion	20		5252	12		3686	12		5177
Total	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Type de bateau	2011			2012			2013 *		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392	4	14 250	6332
Barges ordinaires	15	43 000		8	18 492	0	3	12 962	0
Total	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392	7	27 212	6332
Automoteurs-citernes	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333	24	58 900	26 900
Barges-citernes	2	3262	0	0	0	0	0	0	0
Total	86	185 262	90 500	39	62 824	33 333	24	58 900	26 900
Pousseurs	2		1268	1	878	4083	3	a. d.	a. d.
Remorqueurs	1		5280	4	0	21 120	0	0	0
Total	3		6548	5	878	25 203	3	a. d.	a. d.
Bateaux à cabines	10		12 420	16	0	18 000	23	0	21 000
Bateaux d'excursion	9		2421	4	0	1131	2	0	722
Total	19		14 841	20	0	19 518	25	0	21 722

Source : IVR. * Les données ne sont disponibles que jusqu'en novembre. a. d. = absence de données (données non encore disponibles ou incomplètes)

PROTOCOLE 14

Dispositions d'application pour la reconnaissance de formations professionnelles de matelots dans les États signataires de l'Arrangement administratif multilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

rappelant que la navigation rhénane doit opérer dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible, ainsi que l'ont exprimé les États membres dans la Déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

consciente que la reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes constitue une mesure visant à faciliter la libre circulation des membres d'équipage et à œuvrer efficacement contre la pénurie de personnel dans la navigation intérieure rhénane,

estimant que des dispositions d'application sont nécessaires, afin notamment d'établir des principes de base communs pour la reconnaissance de formations professionnelles de matelots et de fixer des conditions de reconnaissance garantissant que le niveau de sécurité atteint sur le Rhin sera maintenu,

précisant que la reconnaissance des qualifications ne peut constituer qu'un processus évolutif, compte tenu des travaux en cours pour l'harmonisation des profils professionnels, et que les termes de la présente résolution devront être précisés dans le cadre de l'arrangement administratif à conclure avec les États déjà signataires de l'Arrangement administratif multilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

consciente du fait qu'il s'agit ici d'un premier pas, nécessitant une évaluation au plus tard deux ans après la reconnaissance de la première formation professionnelle de matelot,

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

adopte les dispositions d'application ci-annexées pour la reconnaissance sur le Rhin de formations professionnelles de matelots dispensées dans des États tiers.

Annexe

**Dispositions d'application
pour la reconnaissance de formations professionnelles de matelots dans les États signataires
de l'Arrangement administratif multilatéral
relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service**

Préambule

Afin de promouvoir l'équivalence des qualifications en navigation intérieure, la Commission Centrale est prête à déclarer valables sur le Rhin les formations professionnelles de matelots qui auront été reconnues équivalentes, conformément aux critères et procédures énoncés ci-dessous :

Outre l'équivalence objective des livrets de service, l'opportunité de la reconnaissance constitue également une condition préalable à toute décision relative à la reconnaissance. La reconnaissance n'est pas un droit.

Toute décision de reconnaissance comporte une appréciation politique tenant compte notamment :

- de l'existence d'une réciprocité appropriée,
- de l'existence des conditions nécessaires à une coopération garantissant la pérennité de l'équivalence, y compris en cas de modification ultérieure des prescriptions.

La procédure pour la reconnaissance d'une formation de matelot dispensée par certaines écoles est ouverte aux États signataires de l'Arrangement administratif multilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service.

1. Procédure transparente pour la reconnaissance de formations professionnelles de matelots

- a) L'administration contractante de l'Etat dans lequel est établi l'organisme de formation sollicite une audition auprès de la CCNR relativement à la reconnaissance d'une formation professionnelle de matelot. Cette demande doit également inclure une déclaration relative à l'acceptation d'une réciprocité de la reconnaissance de formations professionnelles de matelot rhénanes. Un Etat membre de la CCNR intervient en qualité de rapporteur et accompagne le demandeur dans sa démarche.
- b) L'Etat tiers dont émane la demande et l'Etat membre de la CCNR qui intervient en qualité de rapporteur préparent une audition dans le cadre du groupe de travail STF/G. L'Etat tiers dont émane la demande présente le programme d'études concret de la formation ainsi que la procédure nationale pour la reconnaissance de cette formation. Il fournit des indications sur les modalités concrètes pour l'inscription de formations dans le livret de service reconnu. L'Etat membre de la CCNR qui intervient en qualité de rapporteur présente une comparaison de la formation concernée et d'une formation rhénane. Cette comparaison porte sur le résultat souhaité, c'est à dire sur les compétences que doit posséder un matelot, et se fonde également sur un audit qui est réalisé dans l'établissement concerné par un expert conjointement nommé et qui peut s'appuyer par exemple sur Platina deliverable 3.13 pour le niveau opérationnel. Une condition minimum est aussi que le matelot formé ait atteint l'âge minimum de 17 ans prévu par le RPN.
- c) Au terme de l'audition, le groupe de travail STF/G examine la demande et rend un avis concernant l'équivalence. Le groupe de travail STF/G peut demander des informations complémentaires. Il peut procéder à une audition de représentants de l'organisme de formation et des autorités concernées ainsi que d'autres experts.

- d) Le comité STF procède à un échange de vues sur l'avis soumis par le groupe de travail STF/G et le soumet le cas échéant à l'assemblée plénière de la CCNR.
- e) La décision appartient à l'assemblée plénière de la Commission Centrale qui se prononce sur l'équivalence et l'opportunité de la reconnaissance.

2. Exigences relatives à l'équivalence formelle des formations professionnelles de matelots

- a) Lors de la demande d'inscription de la qualification rhénane, doit être présentée, en plus du diplôme, une traduction certifiée conforme de celui-ci, rédigée dans la langue de l'Etat dans lequel la demande a été déposée.
- b) Il doit être possible de vérifier l'authenticité du diplôme. La procédure applicable à cet effet sera fixée dans le cadre de la reconnaissance.

3. Mécanismes d'information et de contrôle

- a) L'école dont la formation de matelot doit être reconnue s'engage à transmettre les informations nécessaires demandées par une autorité compétente rhénane ; l'audit visé au point 1, lettre b, fait également partie de ces informations.
- b) Les Etats membres de la CCNR et les Etats dont les formations professionnelles de matelots sont reconnues équivalentes, s'informent mutuellement dès que possible des modifications et développements qui concernent les formations professionnelles de matelots.
- c) La CCNR invite les Etats dont la formation professionnelle de matelot a été reconnue, à participer à une réunion commune en tant que de besoin.
- d) Un arrangement administratif multilatéral devra être conclu entre la CCNR et les Etats intéressés, afin notamment d'entériner le caractère réciproque de la reconnaissance et de préciser les modalités de reconnaissance des formations professionnelles de matelots.

4. Termes de la reconnaissance

Les termes de la reconnaissance seront spécifiés dans un arrangement administratif multilatéral. Y figureront notamment les considérations suivantes :

- a) Par la reconnaissance de la formation professionnelle de matelot non rhénane, la CCNR s'engagera à reconnaître la validité sur le Rhin des diplômes de matelot délivrés par les écoles reconnues.
- b) L'Etat tiers dont la formation de matelot est reconnue s'engagera à reconnaître la validité, sur ses voies d'eau nationales, des formations professionnelles de matelots des Etats membres de la CCNR et de toutes les formations professionnelles de matelots d'Etats tiers reconnues par la CCNR.
- c) Sans préjudice des dispositions de l'article 5, paragraphe 3, 1^{er} alinéa de l'Arrangement administratif multilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, les autorités compétentes rhénanes sont seules habilitées à inscrire dans tous les livrets de service (rhénans ou non rhénans) les mentions relatives à la qualification rhénane acquise par le titulaire par le biais de formations professionnelles de matelots reconnues. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service réservée aux qualifications conformes à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont les seules reconnues valables sur le Rhin.

- d) Sans préjudice des dispositions de l'article 5, paragraphe 3, 2^{ème} alinéa de l'Arrangement administratif multilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, seules les autorités compétentes nationales de l'Etat tiers sont habilitées à inscrire la qualification du titulaire sur la page réservée aux qualifications conformes à la réglementation nationale du livret de service reconnu. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service national réservée aux qualifications conformes à la réglementation nationale. Elles peuvent aussi être inscrites sur la page du livret de service rhénan réservée à la qualification conformément aux dispositions en vigueur hors du Rhin. Ces inscriptions ne sont pas reconnues valables sur le Rhin.
- e) La détermination des autorités compétentes pour l'inscription de la qualification du titulaire dans tous les autres cas sera effectuée selon les modalités spécifiées dans l'arrangement administratif.

PROTOCOLE 15

Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin Article 14.03 Mannheim – Ludwigshafen

1. Le chapitre 14 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) définit les dispositions générales et particulières relatives au stationnement. Ne sont mentionnés que les emplacements où le stationnement des bâtiments est autorisé. Les sections où le stationnement n'est autorisé qu'avec des restrictions ne sont pas indiquées.
2. La rade de Mannheim-Ludwigshafen a connu plusieurs modifications :
 - À Ludwigshafen, un changement d'affectation est survenu compte tenu de la vente des terrains à un investisseur. L'activité de manutention des conteneurs a été déplacée au port de Mundenheim. Le mur de rive est resté propriété de la ville de Ludwigshafen mais la ville ne souhaite plus autoriser le stationnement sur ces 670 m, d'ailleurs des enrochements ont été mis en place (Ceci explique les modifications au chiffre 1 et au chiffre 2, lettre b.).
 - À Mannheim Rheingau, l'aire de stationnement des bateaux transportant des matières dangereuses a été déplacée de 100 m car à l'amont elle se trouvait dans le périmètre de sécurité d'un entrepôt citerne, ce qui n'est pas autorisé. Elle conserve une longueur de 300 m. L'aire de stationnement destinée aux bateaux ne transportant pas de matières dangereuses est contigüe et fait à présent 850 m à la place des 950 m initiaux. Ces deux aires sont rarement utilisées par la navigation (Ceci motive les modifications au chiffre 2, lettre a) alinéa i. et au chiffre 3), lettre a).
 - La modification au chiffre 2, lettre a), alinéa ii, résulte du fait que le port de Mannheim a étendu de 60 m l'aire de stationnement qui s'étendait initialement du p.k. 424,760 au p.k. 425,00. Cette extension a été réalisée afin d'adapter l'aire de stationnement destinée aux bateaux à passagers aux grands bateaux à passagers modernes et de permettre l'accostage sur deux longueurs. Le poste d'accostage appartient à la Société portuaire de Mannheim. En outre, le port de Mannheim a introduit une disposition applicable à cette section située entre le p.k. 424,76 et le p.k. 425,06, selon laquelle le stationnement n'y est autorisé qu'avec l'approbation de l'Office portuaire de Mannheim. Pour la section du p.k. 425,06 au p.k. 425,36 a été décidé que ne sont autorisés qu'une mise à la cape et un accostage de courte durée. L'Office portuaire national de Mannheim a déjà mis en vigueur cette disposition depuis le 13.9.2012 par le biais d'une prescription de la police fluviale sur la base du règlement portuaire. Ces deux zones étant règlementées, elles ont été retirées du Règlement de police pour la navigation du Rhin,
 - les indications kilométriques ont été adaptées à deux décimales.
3. Malgré le changement d'affectation de la section susmentionnée, la navigation n'a pas subi de pénurie de postes de stationnement, y compris durant l'avarie du Waldhof, avec environ 200 bateaux immobilisés dans la zone portuaire de Mannheim – Ludwigshafen.
4. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Les modifications proposées dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin visent à actualiser les localisations des aires de stationnement dans la rade de Mannheim – Ludwigshafen.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Il n'y a pas de réelle alternative, les terrains ayant déjà changé d'affectation et la réglementation sur le stockage des liquides inflammables imposant un périmètre de sécurité nécessitant le déplacement de la zone de stationnement.

Conséquences de ces modifications

Les prescriptions modifiées du Règlement de police correspondront à la situation actuelle de la rade de Mannheim-Ludwigshafen.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Le Règlement de police ne serait pas cohérent avec la réalité du terrain ou une autre réglementation.

Résolution

La Commission Centrale,

constatant des changements d'affectations dans la rade de Mannheim-Ludwigshafen nécessitant une actualisation des zones de stationnement,

adopte la modification au Règlement de police pour la navigation du Rhin annexée à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2014.

Annexe

L'article 14.03 du RPNR est modifié comme suit :

**« Article 14.03
Mannheim-Ludwigshafen**

1. La rade s'étend à Mannheim, sur la rive droite, du p.k. 412,35 au p.k. 417,15 et du p.k. 423,50 au p.k. 431,80 et à Ludwigshafen, sur la rive gauche, du p.k. 419,77 au p.k. 424,83 et du p.k. 425,50 au p.k. 431,90.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
 - a) Aire de stationnement rive droite
 - i. à Mannheim-Rhinau,
du p.k. 413,40 au p.k. 414,25,
du p.k. 414,56 au p.k. 414,90,
du p.k. 415,50 au p.k. 416,75 ;
 - ii. à Mannheim
du p.k. 423,50 au p.k. 424,00,
du p.k. 425,36 au p.k. 427,00,
du p.k. 428,72 au p.k. 429,60,
du p.k. 429,80 au p.k. 430,30 ;
 - b) aire de stationnement rive gauche à Ludwigshafen du p.k. 425,50 au p.k. 426,20.
3. Les aires de stationnement suivantes sont affectées aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
 - a) Aire de stationnement rive droite
du p.k. 413,10 au p.k. 413,40,
du p.k. 430,30 au p.k. 431,10 ;
 - b) Aire de stationnement rive gauche du p.k. 421,60 au p.k. 422,00.
4. L'aire de stationnement suivante est affectée aux bâtiments qui veulent charger ou décharger ou qui ont chargé ou déchargé à la BASF Aktiengesellschaft :

Aire de stationnement rive gauche du p.k. 426,20 au p.k. 431,47. »

PROTOCOLE 16

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin – Introduction formelle de l’AIS Intérieur et de l’ECDIS Intérieur ou d’un appareil comparable pour la visualisation de cartes (Articles 1.10, 4.07 et annexe 11)

1. L’AIS Intérieur est un système issu la navigation maritime qui transmet automatiquement aux autres bateaux la position d’un bateau ainsi que d’autres informations pertinentes pour la sécurité. L’ECDIS Intérieur est un système qui permet de visualiser des informations importantes pour la navigation au moyen d’une carte électronique de navigation intérieure. Grâce à l’AIS, l’ECDIS peut également fournir des informations concernant les autres bateaux présents à proximité. Si chacun des bâtiments sur une voie navigable est équipé de l’AIS Intérieur et de l’ECDIS Intérieur, chaque conducteur de bateau dispose, sur sa carte électronique de navigation, d’une représentation graphique de tous ces bâtiments, assortie des principales informations de sécurité concernant ces bâtiments. Des statistiques montrent que, sur le Rhin environ 75 % des bâtiments sont actuellement équipés de l’ECDIS Intérieur ou d’un appareil comparable pour la visualisation de cartes et que plus de 90 % sont équipés de l’AIS Intérieur. Ce taux d’équipement élevé pour l’AIS Intérieur résulte probablement des programmes de soutien correspondants des États membres de la CCNR.
2. Les informations transmises par l’AIS Intérieur doivent être complètes et fiables afin que les conducteurs puissent les exploiter pour la conduite de leurs bâtiments. Des informations incorrectes ou incomplètes peuvent entraîner une mauvaise interprétation de l’état du trafic et donc de mauvaises décisions de la part des conducteurs. Aussi est-il nécessaire de s’assurer qu’à l’exception d’un petit nombre de menues embarcations, absolument tous les bâtiments et convois soient équipés de l’AIS intérieur, qu’ils l’utilisent, et que les informations ainsi transmises sont exactes.
3. L’utilisation dans la pratique des informations de l’AIS Intérieur pour la conduite d’un bateau nécessite leur visualisation sur une carte électronique. Des cartes électroniques pour la navigation intérieure sont réalisées, actualisées et mises à disposition gratuitement pour l’intégralité du Rhin par les autorités compétentes des Etats membres conformément aux prescriptions en vigueur. Etant donné que les appareils AIS Intérieur ne permettent pas de visualiser des cartes, est proposée une combinaison de l’AIS Intérieur et de l’ECDIS Intérieur utilisé en mode information. Le système ECDIS Intérieur peut également être remplacé par un appareil comparable pour la visualisation de cartes permettant de visualiser les informations des appareils AIS Intérieur sur des cartes électroniques.
4. Toutes les exigences applicables à l’AIS Intérieur ont été fixées et une procédure d’agrément pour les appareils AIS Intérieur a été introduite depuis déjà un certain temps. Tel est également le cas pour l’ECDIS Intérieur utilisé en mode navigation, plus complexe. Les exigences concernant le mode information, plus simple sur le plan technique, ainsi que pour les appareils comparables pour la visualisation de cartes, n’ont pas encore été fixées.
5. Les États riverains du Rhin informeront la CCNR, avant l’entrée en vigueur des modifications apportées au RPNR, des mesures réglementaires qu’ils auront prises pour la protection des données transmises dans le cadre de l’utilisation de l’AIS Intérieur.
6. Les résultats de l’évaluation prévue en application des lignes directrices pour l’activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) et des études d’impact réalisées par la délégation néerlandaise sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Les essais et les enseignements tirés à bord des bâtiments déjà équipés ont montré que la configuration AIS Intérieur connecté à l'ECDIS Intérieur ou à un appareil comparable pour la visualisation de cartes permet au conducteur de visualiser de manière claire et précise sur une carte électronique la position des bâtiments présents à proximité et leur sens de navigation. Ces informations permettent au conducteur du bateau de faire route de manière sûre, notamment par temps bouché et sur les tronçons sinueux du Rhin. Si l'utilisation du radar permet certes aussi de localiser les autres bâtiments aux alentours, et ceci de manière plus précise qu'avec l'AIS Intérieur, la portée du radar est toutefois différente de celle de l'AIS Intérieur. Contrairement à l'AIS Intérieur, un système radar ne permet de localiser d'autres bateaux qu'en l'absence d'obstacles. Avec l'AIS Intérieur, il est possible de visualiser l'autre côté d'un obstacle tel qu'une montagne, un immeuble ou une digue, le trafic aux jonctions de voies d'eau pouvant ainsi être "couvert" dans son intégralité ; dans les zones montagneuses, il est ainsi possible de visualiser la zone située au-delà d'une montagne et d'y localiser un autre bateau. Les principes techniques de l'AIS Intérieur et du radar présentent des différences significatives. Le système radar est individuel et autonome à bord, tandis que le système AIS Intérieur, coopératif et participatif, dépend des appareils AIS Intérieur installés à bord d'autres bateaux. C'est pourquoi l'AIS Intérieur ne remplace pas le radar, mais le complète utilement. Cette complémentarité revêt une importance particulière lorsque se croisent de grands bâtiments et convois, ces croisements devant généralement être initiés plus tôt que ceux de bâtiments plus petits. L'AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) peuvent ainsi contribuer non seulement à améliorer de manière générale la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure, mais aussi et surtout à limiter les risques supplémentaires résultant de l'accroissement des dimensions moyennes des bâtiments qui est constaté sur le Rhin depuis des décennies.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

En principe, l'obligation de posséder et d'utiliser l'AIS Intérieur pourrait être introduite indépendamment de cette même obligation pour l'ECDIS intérieur. Toutefois, les indications affichées par les appareils AIS Intérieur sont très petites et se limitent à des numéros et des lettres. Pour le conducteur du bateau, un simple regard porté sur les indications AIS ne permet guère d'identifier et de localiser les autres bâtiments à proximité. Une obligation se limitant à l'AIS Intérieur et sans mesures complémentaires ne contribuerait par conséquent que de manière limitée à améliorer la sécurité de la navigation. La situation est différente si des services de gestion du trafic (VTS) sont mis en œuvre sur la voie d'eau. Dans ce cas, l'AIS permet déjà d'améliorer significativement la sécurité de la navigation, le VTS pouvant clairement identifier les bateaux dans la zone couverte. Les services VTS devraient alors être optimisés de manière à garantir une sécurité suffisante. Le Rhin présentant des sections avec et sans VTS, une obligation portant à la fois sur l'AIS Intérieur et sur l'ECDIS Intérieur ou un appareil équivalent est préférable. L'alternative consistant à introduire une gestion active du trafic sur l'intégralité du Rhin serait nettement plus onéreuse pour les administrations compétentes et restreindrait en outre la liberté de navigation.

L'obligation de posséder l'équipement ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes aurait pu être introduite par étapes : dans un premier temps, l'obligation d'équipement pourrait s'appliquer aux convois et aux bâtiments qui présentent un risque de sécurité plus élevé, à savoir les bâtiments transportant des matières dangereuses, les bateaux à passagers et les grands bâtiments. Dans un deuxième temps, l'obligation pourrait être étendue aux autres bâtiments, essentiellement aux bateaux à cale sèche de dimensions inférieures. Cet équipement par étapes correspondrait globalement au niveau d'équipement actuel concernant l'ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes et tiendrait compte de la marge de manœuvre des différentes catégories de bâtiments sur le plan économique. Il est en effet probable, de manière générale, que les bateaux à cale sèche de moindres dimensions déjà équipés soient moins nombreux et que leur potentiel économique soit plus limité. Cette progression par étapes eût permis d'assurer que les convois et bâtiments qui présentent un risque de sécurité plus élevé puissent bénéficier immédiatement et pleinement des avantages technologiques. Toutefois, en matière de sécurité, cette obligation par étapes aurait eu pour conséquence d'avoir des bateaux naviguant avec un seul appareil AIS Intérieur sans réel système de visualisation, ce qui aurait eu les conséquences décrites au paragraphe ci-dessus.

Une alternative eut été d'instaurer une obligation d'équipement en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur sans autoriser des appareils comparables pour la visualisation de cartes. Cette solution serait la meilleure d'un point de vue technologique, mais elle est à ce jour prématurée. En effet, elle aurait généré d'importants coûts difficilement supportables par la profession, compte tenu du contexte économique actuel, sans apporter une plus-value significative vis-à-vis du but recherché, à savoir identifier sur une carte électronique un bateau situé à une distance allant de 1 à 10 km.

Une autre alternative eut été de renoncer à l'introduction de l'obligation. Etant donné que l'AIS Intérieur équipe déjà la plupart des bateaux du fait des subventions accordées par de nombreux États, cette alternative se traduirait par la subsistance d'un nombre limité mais néanmoins significatif de bateaux dépourvus d'AIS, lesquels échapperaient au système AIS et seraient par conséquent localisés tardivement. Ceci aboutirait à des problèmes de sécurité.

Conséquences de ces amendements

Sur la base des enquêtes réalisées, il semble que plus de 90 % des bâtiments concernés sont déjà équipés en AIS Intérieur et environ 75 % en ECDIS Intérieur ou avec un appareil comparable pour la visualisation de cartes. L'obligation n'impliquerait par conséquent aucun investissement pour 75 % des bateaux. 15 % de la batellerie supporteraient le coût d'acquisition d'un appareil ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes et 10 % supporteraient celui de l'installation AIS complète et de l'ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes.

Les coûts connexes à l'obligation d'équipement comprennent pour tous les usagers les frais de mise à jour des logiciels et des cartes électroniques, ainsi que les éventuels frais de réparation ou de remplacement des appareils installés. En contrepartie, la conduite des bâtiments est facilitée et la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane s'en trouvent améliorés.

L'obligation de posséder et d'utiliser l'AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) permettra à tout moment d'une part, de localiser tous les bâtiments, d'autre part de visualiser ces informations d'un point de vue cartographique. Tant pour des raisons de sécurité que pour mieux gérer les aires de stationnement, il est prévu que les bâtiments devront maintenir leur appareil AIS Intérieur en fonctionnement aussi durant le stationnement, sauf sur certains plans d'eau séparés du chenal navigable par une construction. Des mesures d'accompagnement seront par conséquent nécessaires pour la protection des données. Ces mesures devront être prises par les États riverains du Rhin.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Étant donné que plus de 90 % des bâtiments concernés de la navigation rhénane possèdent déjà l'équipement AIS Intérieur et que plus de 75 % des bâtiments concernés sont équipés avec un ECDIS Intérieur (ou avec un appareil comparable pour la visualisation de cartes), il est possible que les conducteurs se fient aux informations fournies par l'AIS Intérieur et représentées sur ce système de visualisation et pensent à tort que sont signalés tous les bâtiments des alentours. Dans certains cas, il pourrait en résulter que des bâtiments, dépourvus d'appareil AIS Intérieur soient repérés très tard, d'où un risque de collision plus élevé. Une telle accoutumance à l'AIS Intérieur est de nature à remettre partiellement en question le gain fondamental en sécurité résultant de l'utilisation de l'AIS Intérieur.

Résultats des études d'impact relatives à l'obligation d'équipement et d'utilisation d'un appareil AIS Intérieur et d'un appareil ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes

a) Contexte de la proposition

Le caractère obligatoire de l'AIS Intérieur sur le Rhin est la pierre angulaire de sa mise en œuvre, entamée en novembre 2006. C'est à cette date que le Ministre néerlandais des transports et voies navigables a signé avec la profession de la navigation intérieure une convention aux termes de laquelle il est notamment fait mention de l'AIS comme moyen de repérer et de suivre les bateaux, sur la base d'une participation volontaire. Cet accord a été suivi de trois projets pilotes aux Pays-Bas, dans le cadre desquels un total de 1.000 bateaux a été équipé d'un appareil d'AIS Intérieur sur fonds publics. À la suite de ces projets pilotes ont été mises en place des subventions publiques aux Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique et en France. Dans le passé, l'Autriche et la Hongrie ont également accordé des subventions. Ces subventions ont conduit à l'équipement de plus de 8.000 bateaux d'Europe de l'Ouest en AIS Intérieur. Elles ont leur financement propre, via les pays concernés, à partir de subventions inscrites au programme RTE-T de l'UE.

Il avait été convenu avec la profession néerlandaise, dès le début de cette mise en œuvre, que quand un certain niveau d'équipement serait atteint (70 %), l'AIS Intérieur deviendrait obligatoire pour des raisons de sécurité de la navigation intérieure. Entre temps, le taux d'équipement sur le Rhin a largement dépassé les 90 %.

Les appareils ECDIS Intérieur n'ont pas bénéficié de programmes de subventions comparables à ceux prévus pour l'AIS Intérieur, notamment parce que la grande utilité de cet équipement est reconnue par les propriétaires de bateaux. Le taux d'équipement en appareils ECDIS Intérieur sur le Rhin devrait avoir atteint environ 75 %.

b) Autres réglementations pertinentes

Il n'existe sur le Rhin aucune réglementation comparable à l'obligation d'AIS Intérieur. La directive UE SIF 2005/44 prescrit cette technique dans les cas où les administrations des voies navigables passent à un système automatisé de signalement et de suivi des bateaux. La Commission européenne a indiqué ne prendre elle-même aucune initiative concernant l'obligation de l'AIS Intérieur pour la navigation intérieure, mais laisser aux administrations locales des voies navigables le soin de décider si elles veulent le prescrire dans le cadre de leur compétence. L'AIS Intérieur a été rendu obligatoire le 1^{er} juillet 2008 en Autriche, ainsi que le 1^{er} janvier 2012 pour le port d'Anvers et en Hongrie.

En vertu de la directive susmentionnée, les Etats membres de la CCNR qui sont aussi membres de l'UE sont tenus de mettre à disposition des cartes électroniques de navigation intérieure conformes au standard ECDIS Intérieur pour les voies navigables très fréquentées.

c) Aperçu des parties intéressées

Les principales parties concernées par l'introduction de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur (ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes) sont les entrepreneurs de navigation intérieure, eux-mêmes représentés auprès de la CCNR par l'UENF et l'OEB.

Ces deux associations ont indiqué à l'occasion d'auditions par le Comité du règlement de police être favorables à un caractère obligatoire de l'AIS Intérieur.

d) Coûts pour la profession

Pour la partie de la profession qui s'est conformée aux règlements portant subvention de l'AIS Intérieur, les coûts d'investissement pour les appareils AIS Intérieur encourus suite à l'obligation envisagée sont nuls. Bien entendu, il est normal qu'un appareil d'AIS Intérieur doive être remplacé en temps voulu. En admettant que la durée de vie de ces appareils soit de 20 ans, les appareils concernés devront commencer à être remplacés à partir de 2029. Les coûts prévisibles, sur la base du niveau des prix de 2012, sont compris entre 1700 € et 3000 € par bateau.

Pour l'ECDIS Intérieur ou les appareils comparables pour la visualisation de cartes, les investissements concernant le matériel et les logiciels seraient d'environ 400 à 1500 €, les entrepreneurs ayant la possibilité de souscrire un contrat annuel de maintenance et de mise à jour pour un montant d'environ 400 €. Toutefois, ceci n'est pas obligatoire.

15 % de la batellerie, serait nécessaire l'acquisition d'un appareil ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes et pour 10 % de la batellerie serait nécessaire l'acquisition de l'installation AIS complète ainsi que de l'ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes.

L'investissement peut atteindre par bâtiment

- environ 0,1 à 2 % du chiffre d'affaires annuel pour l'ECDIS Intérieur seul (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) ;
- environ 0,5 à 4 % du chiffre d'affaires annuel pour l'ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) et l'AIS Intérieur.

Les pourcentages supérieurs indiqués ci-avant correspondent aux bâtiments qui génèrent un chiffre d'affaires relativement faible.

Les modifications prévues dans le RPNR occasionneront aussi des frais pour les bateaux de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 20 m. Le coût par bâtiment sera similaire à celui occasionné à la navigation commerciale. Toutefois, le nombre de ces bâtiments ne représente qu'une fraction de celui de la navigation commerciale.

e) Utilité pour la profession

L'utilité pour la profession réside dans la diminution du risque d'accident et la possibilité de réduire la durée des voyages, les passages difficiles pouvant être négociés à vitesse plus élevée. Une partie de la profession peut améliorer le service au client en offrant à celui-ci la possibilité d'un suivi en temps réel de son chargement grâce à l'AIS.

f) Coûts et avantages pour l'administration (et éventuellement pour l'utilisateur)

Les avantages pour l'administration résident dans le fait de pouvoir procéder à une gestion plus efficace et à moindre coût du trafic, en offrant une meilleure prestation de service.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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

convaincue que la généralisation de l'utilisation de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes à bord des bâtiments de la navigation rhénane contribuera notablement à atteindre cet objectif,

consciente du fait que la flotte rhénane est déjà dans une très large mesure équipée en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes,

considérant que seul l'ECDIS Intérieur s'imposera sur le marché à long terme,

constatant que les fonctionnalités de l'AIS Intérieur ne peuvent être pleinement exploitées qu'à condition que tous les bâtiments concernés soient équipés à la fois de l'AIS Intérieur et d'un appareil électronique pour la visualisation de cartes et que ceci nécessite d'introduire une obligation réglementaire faite aux bâtiments de posséder l'équipement et de l'utiliser,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin annexés à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de police,

- de définir les recommandations et prescriptions techniques minimales applicables aux appareils ECDIS Intérieur en mode information et aux appareils comparables pour la visualisation de cartes, y compris leurs cartes électroniques de navigation intérieure,
- d'observer l'évolution du niveau d'équipement concernant l'ECDIS Intérieur,

réprouve la publication librement accessible de données AIS sans l'approbation des parties concernées et invite ceux de ses États membres qui sont riverains du Rhin à prendre, avant l'entrée en vigueur des amendements au RPNR, toutes les dispositions juridiques encore nécessaires le cas échéant à la protection des données transmises lors de l'utilisation de l'AIS Intérieur et à en informer la Commission Centrale.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur à compter du 1^{er} décembre 2014.

Annexe

1. Le sommaire est modifié comme suit :

a) L'indication concernant le chapitre 4 est rédigée comme suit :

**« SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS ; RADIOTELEPHONIE ;
APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION »**

b) L'indication concernant le chapitre 4, section III, est insérée comme suit :

« Section III. Appareils d'information et de navigation »

c) L'indication concernant l'article 4.07 est rédigée comme suit :

"4.07 AIS Intérieur et ECDIS Intérieur"

2. L'article 1.10, chiffre 1, lettre l) est rédigé comme suit :

« l) le ou les « certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences » ou la « licence de station de navire », »

3. Le titre du chapitre 4 est rédigé comme suit :

« CHAPITRE 4

**SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS ; RADIOTELEPHONIE ;
APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION »**

4. Le titre du chapitre 4, section III, est rédigé comme suit :

« Section III. Appareils d'information et de navigation »

5. L'article 4.07 est rédigé comme suit :

« Article 4.07

AIS Intérieur et ECDIS Intérieur

1. Les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre, 3 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. L'appareil AIS Intérieur doit être en bon état de fonctionnement.

La 1^{ère} phrase ci-dessus ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

a) bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,

- b) menues embarcations, à l'exception des bâtiments de police équipés d'un appareil radar et des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou un certificat réputé équivalent conformément à ce règlement,
 - c) barges de poussage sans système de propulsion propre.
2. L'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence et les données saisies doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

La 1^{ère} phrase ci-dessus ne s'applique pas,

- a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1,
- b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure,
- c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

Les bâtiments visés au chiffre 1, 3^{ème} phrase, lettre a), doivent éteindre les appareils AIS Intérieur présents à bord tant que ces bâtiments font partie du convoi.

3. Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs ne naviguant pas librement, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour.
4. Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément au chapitre 2 du Standard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure :
- a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
 - b) Nom du bateau ;
 - c) Type de bateau ou de convoi ;
 - d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
 - e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - g) Position (WGS 84) ;
 - h) Vitesse sur route ;
 - i) Route ;
 - j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
 - k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
 - l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11 ;

5. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :
 - a) Longueur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
 - b) Largeur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
 - c) Type de convoi ;
 - d) Statut navigationnel, conformément à l'annexe 11 ;
 - e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.

6. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS ne peuvent utiliser qu'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, un appareil AIS de classe A possédant une réception par type conformément aux prescriptions de l'OMI, ou un appareil AIS de classe B. Les appareils AIS de classe B doivent être conformes aux exigences correspondantes de la Recommandation UIT-R.M 1371, de la directive 1999/5/CE (RTTE), et de la norme internationale CEI 62287-1 ou 2 (y compris la gestion des canaux DSC). L'appareil AIS doit être en bon état de fonctionnement et les données saisies dans l'appareil AIS doivent correspondre en permanence aux données effectives du bateau ou du convoi.

7. Les menues embarcations auxquelles n'a pas été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ne sont pas tenues de transmettre les données visées au chiffre 4, lettre d) ci-dessus.

8. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau. »

6. L'annexe 11 est ajoutée comme suit :

« Annexe 11

DONNEES A SAISIR DANS L'APPAREIL AIS INTERIEUR : INDICATIONS CONCERNANT LE STATUT NAVIGATIONNEL ET LE « POINT D'ACQUISITION DE L'INFORMATION RELATIVE A LA POSITION A BORD DU BATIMENT »

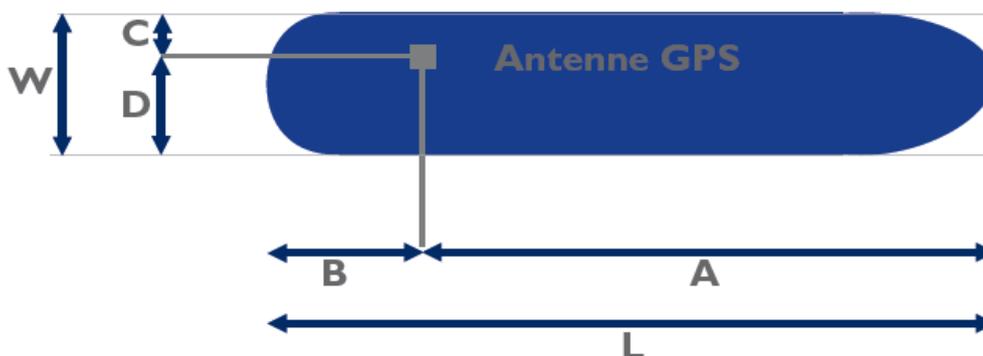
1. Statut navigationnel

0	under way using engine	en cours de voyage avec utilisation du moteur
1	at anchor	à l'ancre
2	not under command	non maître de sa manœuvre
3	restricted manoeuvrability	manœuvrabilité restreinte
4	constrained by her draught	restreint par son enfoncement
5	moored	amarré
6	aground	échoué
7	engaged in fishing	activité de pêche
8	under way sailing	navigation à voile
9 à 13	reserved for future uses	réservé pour un usage ultérieur
14	AIS-SART (active);	AIS-SART (actif);
15	Not defined	non défini

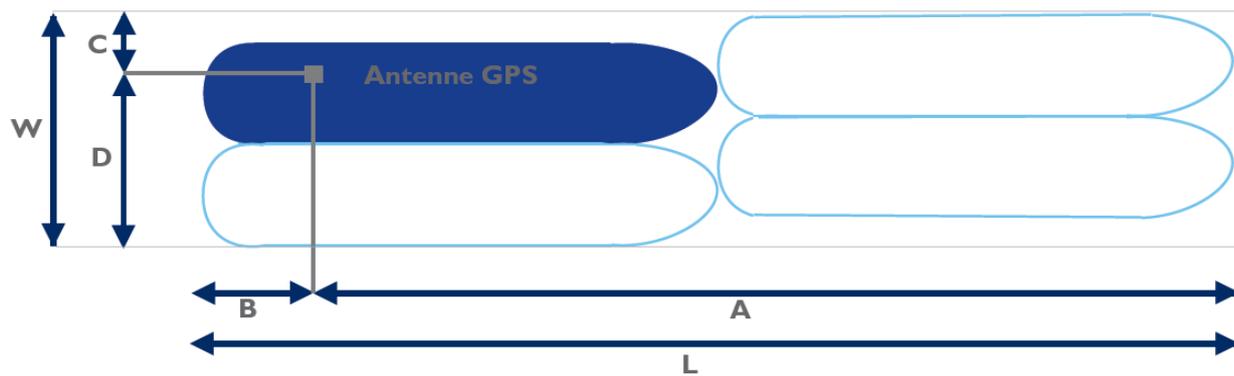
2. Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.



Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C, D d'un bâtiment



Indications concernant les valeurs W , L , A , B , C , D d'un convoi »

PROTOCOLE 17

Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin Article 12.02, 12.03 et annexe 9

1. Au cours de la session plénière de l'automne 2012 a été adoptée une résolution sous la forme d'une prescription à caractère temporaire modifiant les articles 12.02, 12.03 et à l'annexe 9 (Protocole 2012-II-13) pour la période du 1^{er} décembre 2013 au 30 novembre 2016.

Dans la version allemande de la résolution il est question des "avertisseurs lumineux". En néerlandais, ceci a été traduit par « lichtwaarschuwing » ou « waarschuwingstpost ». Le premier terme n'existant pas en langue néerlandaise, il est proposé de le remplacer par « waarschuwingstpost » dans les articles 12.02, 12.03 et à l'annexe 9.

2. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Les modifications proposées dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin visent à clarifier la version en langue néerlandaise des articles 12.02, 12.03 et à l'annexe 9. Les autres versions linguistiques ne sont pas concernées.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Le texte actuel n'est pas compréhensible en langue néerlandaise, il n'existe donc pas de réelle alternative.

Conséquences de ces modifications

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin n'est pas modifié sur le fond. Le texte en langue néerlandaise est clarifié.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin serait non compréhensible en langue néerlandaise.

Résolution

La Commission Centrale,

ayant adopté une résolution (Protocole 2012-II-13) sous la forme d'une prescription à caractère temporaire modifiant les articles 12.02 et 12.03 et à l'annexe 9 pour la période comprise entre le 1^{er} décembre 2013 et le 30 novembre 2016,

constatant que la version néerlandaise du Règlement de police n'est pas compréhensible compte tenu de l'utilisation de termes n'existant pas dans cette langue,

adopte, sous la forme d'une prescription à caractère temporaire, la modification de la version néerlandaise du Règlement de police pour la navigation du Rhin annexée à la présente résolution, la date de fin de cette prescription étant la même que le texte qu'elle modifie,

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur du 1^{er} juin 2014 au 30 novembre 2016.

**Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin
(ne concerne que la version néerlandaise)**

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 12.02 est rédigée comme suit :*

« 12.02 Waarschuwingsposten »

b) *L'indication relative à l'annexe 9 est rédigée comme suit :*

« Bijlage 9: Waarschuwingspost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43 »

2. *L'article 12.02 est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

« Artikel 12.02

Functie van de waarschuwingsposten op het riviergedeelte Oberwesel - St. Goar »

b) *Le chiffre 5, lettre a), aa) est rédigé comme suit :*

« 5. De waarschuwingsposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:

a) op post A

aa) een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:

an de afvaart wordt aangeduid dat de waarschuwingspost in bedrijf is. »

3. *L'article 12.03, chiffre 6, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

« 6. Is de waarschuwingspost buiten bedrijf, gelden, behalve voor een klein schip, de volgende voorschriften: »

4. *Le titre de l'annexe 9 est rédigé comme suit :*

« Waarschuwingspost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43 »

PROTOCOLE 18

Services d'information fluviale sur le Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 19

**Amendement au Règlement de Visite
concernant les exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur
(Articles 1.01, titre du 88bis et 88bis, 7.06, titre et chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5 et
annexe N)
(Résolutions 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)**

1. La Commission Centrale prévoit de rendre obligatoire à bord des bâtiments de la navigation rhénane l'équipement en appareils AIS Intérieur ainsi que leur utilisation. Cette obligation sera introduite par une modification définitive du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR). Jusqu'ici, l'équipement et l'utilisation étaient laissés à la libre appréciation des propriétaires de bateaux et des conducteurs. Le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) prescrit pour les appareils AIS Intérieur une procédure de réception par type. Les prescriptions ont été introduites sous la forme de prescriptions de caractère temporaire afin que puissent être acquis des enseignements concernant ces appareils et les prescriptions, ces enseignements ayant d'ailleurs conduit à différentes adaptations des prescriptions. Dans la perspective de l'adoption du projet de résolution introduisant l'obligation d'équipement et d'utilisation par une modification définitive du RPNR, il convient de modifier aussi définitivement les prescriptions du RVBR relatives aux appareils AIS Intérieur. Ceci ne modifie en rien le RVBR sur le plan matériel.
2. Les modifications définitives ne pouvant entrer en vigueur qu'au 1^{er} décembre 2014, les prescriptions de caractère temporaire qui ont déjà été prorogées jusqu'au 31 mars 2014 pourront être prorogées jusqu'au 30 novembre 2014.
3. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Le projet de remplacement par des modifications définitives permet d'offrir une sécurité juridique et rend inutiles les futures prorogations de prescriptions de caractère temporaire.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Il serait possible de renoncer aux modifications proposées du RVBR.

Conséquences de ces modifications

Les modifications sont dépourvues de conséquences matérielles étant donné qu'il ne s'agit que d'une modification formelle du RVBR.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Les propriétaires de bateaux et fabricants d'appareils pourraient conclure du maintien des prescriptions de caractère temporaire que la CCNR a l'intention de modifier une nouvelle fois les prescriptions dans un avenir proche.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de faire évoluer ses standards techniques de manière continue et selon les besoins et de renforcer ainsi la sécurité de la navigation intérieure par des innovations techniques,

rappelant sa résolution rendant obligatoires à bord des bâtiments de la navigation rhénane l'équipement en appareils AIS Intérieur ainsi que leur utilisation,

tenant compte du souhait de l'industrie et de la profession de la navigation de disposer de règles claires et précises,

I

conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin, proroge les prescriptions de caractère temporaire suivantes :

- a) Article 1.01, titre du 88bis et 88bis – Appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2007-II-24, prorogée par la résolution 2010-II-26)
- b) Article 7.06, titre – Appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2007-II-24, prorogée par la résolution 2010-II-26)
- c) Annexe N, partie I, titre, sections B et C - Exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur
(adoptée par la résolution 2011-I-14)
- d) Annexe N, parties II et III, listes 1 et 4 - Exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur
(adoptée par la résolution 2007-II-24, prorogée par la résolution 2010-II-26)

Les prescriptions seront en vigueur du 1^{er} avril 2014 au 30 novembre 2014.

II

adopte les amendements aux articles 1.01, titre du 88bis et 88bis, 7.06, titre et chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5 et à l'annexe N du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur à partir du 1^{er} décembre 2014. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe qui seront encore en vigueur au 1^{er} décembre 2014 seront abrogées à cette date.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

L'indication relative à l'article 7.06 est rédigée comme suit :

« 7.06 Appareils de navigation et d'information »

2. *L'article 1.01, titre du chiffre 88bis et chiffre 88bis, est rédigé comme suit:*

Appareils de navigation et d'information

« 88bis. "Appareil AIS Intérieur" un appareil installé à bord d'un bâtiment et utilisé au sens du standard "Suivi et repérage en navigation intérieure" (Résolution 2006-I-21) ; »

3. *L'article 7.06 est modifié comme suit :*

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

„Article 7.06

Appareils de navigation et d'information“.

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

« 3. Les appareils AIS Intérieur doivent être d'un type agréé par l'autorité compétente d'un Etat Riverain du Rhin ou de la Belgique sur la base du Standard d'essai (résolution 2007-I-15), édition 2.0.

Les prescriptions de l'annexe N, partie I, relatives au montage et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur doivent être observées.

Le Standard d'essai ainsi que les listes des appareils AIS agréés conformément à l'annexe N ou sur la base d'agréments de type dont l'équivalence est reconnue sont publiées par la Commission Centrale. »

4. *Le tableau ad article 24.02, chiffre 2, est modifié comme suit :*

L'indication relative à l'article 7.06, chiffre 3, est rédigée comme suit :

« 7.06 ch. 3	Appareils AIS Intérieur	Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au delà de cette date. »
--------------	-------------------------	---

5. Le tableau ad article 24.06, chiffre 5, est modifié comme suit :

L'indication relative à l'article 7.06, chiffre 3, est rédigée comme suit :

« 7.06 ch. 3	Appareils AIS Intérieur	Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au-delà de cette date.	1.12.2013“
--------------	-------------------------	---	------------

6. L'annexe N est rédigée comme suit :

« Règlement de Visite des Bateaux du Rhin
Annexe N, Partie I

Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord

A. Exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur

Les appareils AIS Intérieur doivent être conformes aux exigences du Standard d'essai, édition 2.0, figurant dans la résolution 2007-I-15. La conformité est attestée par un examen de réception par type d'une autorité compétente.

B. Contrôle de montage et de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord

Lors de l'installation d'appareils AIS Intérieur à bord, les conditions suivantes doivent être remplies :

1. L'installation d'appareils AIS Intérieur à bord ne peut être effectuée que par des sociétés spécialisées agréées par l'autorité compétente.
2. L'appareil AIS Intérieur doit être installé dans la timonerie ou à un autre endroit bien accessible.
3. La fonctionnalité d'un MKD (Unité intégrée de Saisie et d'Affichage) interne ou externe doit être accessible au conducteur. Les informations d'alerte et de statut de l'appareil AIS Intérieur doivent être situées dans le champ de vision direct de l'homme de barre. D'autres appareils utilisés pour la navigation peuvent toutefois être prioritaires en ce qui concerne leur visibilité directe. Tous les voyants d'alerte doivent demeurer visibles après le montage.
4. Il doit être possible de reconnaître visuellement si l'appareil est en service. L'appareil doit être alimenté en permanence en énergie électrique au moyen d'un circuit électrique protégé contre des coupures, pourvu d'une propre protection par fusibles et connecté directement à la source d'énergie.
5. Les antennes des appareils AIS Intérieur doivent être installées et connectées aux appareils de manière à assurer un fonctionnement sûr de ces appareils dans toutes les conditions normales d'utilisation. D'autres appareils ne peuvent être connectés que si les interfaces des deux appareils sont compatibles.

6. Ne peuvent être connectés à l'appareil AIS Intérieur que des capteurs externes possédant une réception par type. Les capteurs externes connectés à l'appareil AIS Intérieur doivent posséder une réception par type conformément aux standards maritimes correspondants ci-après :

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2004 Part 3 : GNSS principles

7. Avant la première mise en service consécutive au montage, en cas de renouvellement ou de prolongation du certificat de visite (à l'exception des cas visés à l'article 2.09, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin) ainsi qu'après toute transformation du bateau susceptible d'affecter les conditions de fonctionnement de ces appareils, une autorité compétente ou une société spécialisée agréée doit procéder à un contrôle de montage et un essai de fonctionnement.
8. La société spécialisée agréée qui a effectué l'installation et l'essai de fonctionnement délivre une attestation conformément à l'annexe N, partie II, relative aux caractéristiques particulières et au fonctionnement correct de l'appareil AIS Intérieur.
9. L'attestation doit être conservée à bord en permanence.
10. Une notice d'emploi doit être remise pour être conservée à bord. Ceci doit être mentionné sur l'attestation relative à l'installation à bord.

C. Information de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique communiquent sans délai les informations suivantes à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin :

- a) toute désignation d'une autorité compétente,
- b) toute délivrance ou tout retrait d'un agrément de type pour des appareils AIS Intérieur,
- c) tout agrément d'une société spécialisée dans le montage d'appareils AIS Intérieur ou tout retrait d'un tel agrément.

Attestation relative au montage et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur

Catégorie/nom du bateau :

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :

Propriétaire du bateau

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Appareil AIS Intérieur

Type	Fabricant	Numéro d'agrément	numéro de série

Par la présente, il est attesté que l'appareil AIS Intérieur susmentionné du bateau satisfait aux prescriptions de l'annexe N, partie I, au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin - Exigences applicables aux appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement des appareils AIS Intérieur – et qu'une notice d'utilisation à conserver à bord du bâtiment a été remise.

Société spécialisée agréée

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Cachet

Lieu Date

Signature

Autorité compétente pour l'agrément de la société spécialisée

Nom :

Adresse :

Téléphone :

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

Etat	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
Belgique				
Allemagne				
France				
Pays-Bas				
Suisse				

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

**2. Liste des appareils AIS Intérieur agréés conformément
au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin**

Liste des appareils AIS Intérieur agréés du 1^{er} avril 2008 au 18 octobre 2012
sur la base d'agréments de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 1.0 et 1.01

Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au-delà de cette date.

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

Liste des appareils AIS Intérieur agréés à partir du 19 octobre 2012
sur la base d'agréments de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 2.0

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

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

Liste des appareils AIS Intérieur agréés du 1^{er} avril 2008 au 18 octobre 2012
sur la base d'agrément de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 1.0 et 1.01

Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au-delà de cette date.

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

Liste des appareils AIS Intérieur agréés à partir du 19 octobre 2012
sur la base d'agrément de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 2.0

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

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

Belgique

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

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

Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

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

France

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

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

Pays-Bas

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

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

Suisse

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

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

PROTOCOLE 20

Modification du Règlement de visite des bateaux du Rhin pour prendre en compte l'introduction d'une base de données centrale sur les bateaux de navigation intérieure (article 2.18, chiffre 6)

1. Avec la directive 2013/43/UE modifiant l'article 2.18 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE, les autorités compétentes des Etats membre de l'Union Européenne sont obligées d'encoder au plus vite dans un registre électronique central (base de données sur les bateaux de navigation intérieure), tenu par la Commission Européenne, chaque numéro européen d'identification attribué (ENI), les données d'identification des bateaux ainsi que toute modification. Les Etats membres de la CCNR soutiennent fondamentalement la création et la tenue d'une base de données centrale sur les bateaux de navigation intérieure. Afin d'atteindre le but poursuivi par la base de données, il faut enregistrer dans la base de données l'ENI ainsi que les données d'identification des bateaux non seulement pour les bâtiments pour lesquels un certificat de bateau selon la directive 2006/87/CE a été délivré, mais aussi pour les bâtiments munis d'un certificat de visite selon le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Il est donc nécessaire de modifier l'article 2.18, chiffre 6 du RVBR d'une manière analogue à la modification de la directive 2006/87/CE.
2. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

- (1) La directive 2006/87/CE, le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et le règlement (UE) no 164/2010 de la Commission du 25 janvier 2010 relatif aux spécifications techniques des systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure visées à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires définissent les principales exigences pour l'ensemble minimal de données sur les bateaux de navigation intérieure à échanger entre les autorités de certification et les autorités des SIF.
- (2) Par la résolution 2008-I-16, la Commission centrale a introduit l'ENI par une modification du RVBR. Au niveau de l'EU, ceci a été effectué par la directive 2006/87/CE. Depuis l'introduction de l'ENI, plus de 14000 bâtiments - selon les informations de la Commission Européenne - se sont vu attribuer cet ENI. Le nombre considérable d'ENI rend la gestion efficace des échanges de données difficile si on ne dispose pas d'un outil adéquat. Il pourrait entraîner des risques plus élevés pour la sécurité lors du fonctionnement du bateau (gestion du trafic) mais aussi des problèmes administratifs (par exemple, une double comptabilisation dans les statistiques). Conformément au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au règlement (CE) no 415/2007 de la Commission du 13 mars 2007 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux visés à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires, les ENI sont stockés dans des transpondeurs du système automatique d'identification (AIS) "Intérieur", afin que les bateaux puissent être automatiquement identifiés si un ENI leur a été attribué.
- (3) Les autorités compétentes ont besoin de ces données, notamment pour éviter d'attribuer deux ENI à un même bateau tandis que les autorités des SIF les utilisent pour plusieurs applications SIF, telles que la tenue des journaux d'écluse et l'élaboration de statistiques sur les écluses. Le nombre de transpondeurs de l'AIS "Intérieur" continue d'augmenter rapidement. Il est donc essentiel que l'échange de données soit efficace pour le bon fonctionnement de la gestion du trafic. Un registre électronique central (base de données sur les bateaux de navigation intérieure), auquel toutes les autorités sont reliées, est dès lors indispensable pour échanger les données de manière efficace et adapter le RVBR aux avancées techniques.

- (4) Parallèlement, le nombre d'autorités compétentes qui peuvent délivrer des certificats communautaires pour la navigation intérieure a considérablement augmenté. Actuellement, quarante-neuf autorités dans neuf États membres de l'UE utilisent la base de données pour identifier un bateau et attribuer un ENI. Ces autorités compétentes doivent obtenir des informations fiables sur le bateau et son certificat pour préparer les inspections techniques et pour délivrer, renouveler ou retirer les certificats. Après que le certificat a été délivré, renouvelé ou retiré, il convient d'informer toutes les autres autorités compétentes. Si l'autorité compétente ne dispose pas d'informations ou dispose d'informations incorrectes, son évaluation peut être incomplète, ce qui peut créer un risque pour la sécurité et constituer une application incorrecte des exigences prévues dans le RVBR ou la directive 2006/87/CE.
- (5) Le nombre croissant d'autorités compétentes et le fait que tous les États n'échangent pas leurs informations sur l'attribution d'ENI avec les autres États ont des effets négatifs sur l'efficacité de leurs échanges d'informations, ce qui, par la suite, a des répercussions sur la délivrance de certificats conformément aux exigences du RVBR ou de la directive 2006/87/CE puisqu'il est possible que deux certificats soient émis sur la base du même ENI. Un échange de données efficace fondé sur la base de données sur les bateaux de navigation intérieure constitue, dès lors, une condition essentielle pour garantir un niveau de sécurité équivalent entre le certificat communautaire pour bateaux de la navigation intérieure et le certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin.

Éventuelles alternatives aux modifications envisagées

Si l'objectif est d'établir une d'une base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure, dans laquelle sont enregistrés tous les bâtiments auxquels un ENI a été attribué, il n'existe pas d'alternative à la modification envisagée.

Conséquences de cette modification

Il n'y a pas de conséquences directes pour la profession de la navigation. Une conséquence indirecte pour la profession de la navigation sera que les données sur les bâtiments ne seront plus enregistrées uniquement de manière décentralisée auprès des autorités compétentes, en particulier des Commissions de visite, qui ont délivré le certificat de visite respectif, mais en plus dans une base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure. D'autres autorités compétentes ont accès à cette base de données conformément aux réglementations du RVBR, de la directive 2006/87/CE et des SIF.

Pour les autorités compétentes, la saisie de l'ENI et des données d'identification des bateaux dans la base de données entraîne éventuellement des conséquences importantes. Elles ne doivent plus seulement enregistrer ces données dans leurs propres bases de données, mais les transmettre en plus également à la base de données centrale. Parallèlement, lors de l'utilisation des données de la base de données centrale, elles doivent assurer la protection de ces données.

Conséquences d'un rejet de cette modification

En cas de rejet de la modification, l'objectif de constitution d'une base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure, dans laquelle sont enregistrés tous les bâtiments auxquels un ENI a été attribué, ne pourrait pas être atteint.

De plus, cela créerait une insécurité juridique, attendu que les données des bâtiments pourvus d'un certificat communautaire seraient enregistrées dans la base de données centrale, tandis que celles des bâtiments pourvus d'un certificat de visite rhénan ne le seraient pas.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de promouvoir la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure rhénane et européenne et de faciliter l'application des prescriptions de la navigation intérieure par l'échange, entre les autorités, de données permettant une identification univoque des bâtiments,

consciente du fait que les données ne peuvent être échangées que si leur confidentialité est préservée et si un niveau de protection des données équivalent à celui des Etats riverains du Rhin et de la Belgique est garanti chez les destinataires des données,

souhaitant soutenir la Commission Européenne pour la tenue de la base de données et apporter à cet effet ses connaissances et son expérience,

considérant que l'Union Européenne a déjà décidé une modification correspondante de la directive 2006/87/CE et qu'une décision de la CCNR contribue aussi à l'harmonisation des prescriptions pour la navigation intérieure en Europe,

adopte l'amendement à l'article 2.18 du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur à compter du 1^{er} décembre 2014.

Annexe

L'article 2.18, chiffre 6 est modifié comme suit :

- « 6. Les autorités compétentes visées au chiffre 5 encodent au plus vite dans le registre électronique conformément à la directive 2006/87/CE, annexe II, article 2.18, paragraphe 6, 1^{er} alinéa, (la « base de données sur les bateaux de navigation intérieure ») chaque numéro européen d'identification attribué, les données d'identification du bateau définies à l'annexe P ainsi que toute modification. Les autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique ainsi que les États membres de l'Union Européenne peuvent utiliser ces données aux seules fins de mettre en œuvre des mesures administratives visant à maintenir la sécurité et le bon ordre de la navigation et à respecter les articles 2.02 à 2.15 et 2.18, chiffre 3.

Le traitement des données à caractère personnel aux fins du présent règlement est conforme aux dispositions correspondantes des États riverains du Rhin et de la Belgique relatives à la protection des données.

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique prennent les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité et la fiabilité des informations qui leur sont transmises et n'utilisent ces informations qu'en conformité avec le présent chiffre 6.

L'autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique peut transférer des données à caractère personnel vers un pays tiers ou une organisation internationale sous réserve qu'un niveau équivalent de protection des données soit garanti, et uniquement au cas par cas. L'autorité compétente de l'Etat riverain du Rhin ou de la Belgique s'assure que le transfert est nécessaire aux fins visées au premier alinéa. L'autorité compétente veille à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par l'autorité compétente de l'Etat riverain du Rhin ou de la Belgique. »

PROTOCOLE 21

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 22

Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance

Résolution

La Commission Centrale,

après information du président de son Comité pour l'infrastructure et l'environnement, prend acte des chômages prévus,

salue la réalisation de travaux de maintenance aux écluses,

constate que les chômages prévus pour la réalisation des travaux de maintenance sont nécessaires et appropriés,

invite les délégations allemande et française

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

Annexe

Annexe au protocole 22

Tableau des chômages 2014 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace

Ex- ploitant	Ecluse	Début d'arrêt de la navigation	Fin d'arrêt de la navigation	Observation
EDF	Kembs sas ouest	07.03.2013	07.03.2014	Risque de perturbations
EDF	Kembs sas est	14.04.2014	25.04.2014	Risque de perturbations
EDF	Ottmarsheim petit sas	03.03.2014	21.03.2014	Risque de perturbations
EDF	Ottmarsheim grand sas	26.05.2014	13.06.2014	Navigaton restreinte
EDF	Fessenheim petit sas	24.02.2014	14.03.2014	Risque de perturbations
EDF	Fessenheim grand sas	12.05.2014	14.08.2014	Navigaton restreinte
EDF	Vogelgrün petit sas	03.03.2014	14.03.2014	Risque de perturbations
EDF	Vogelgrün grand sas	07.04.2014	31.10.2014	Navigaton restreinte
EDF	Marckolsheim petit sas	03.03.2014	14.03.2014	Risque de perturbations
EDF	Marckolsheim grand sas	12.05.2014	18.07.2014	Navigaton restreinte
EDF	Rhinau petit sas	24.02.2014	28.02.2014	Risque de perturbations
EDF	Rhinau grand sas	28.07.2014	29.08.2014	Navigaton restreinte
EDF	Gerstheim petit sas	10.02.2014	07.03.2014	Risque de perturbations
EDF	Gerstheim grand sas	12.05.2014	01.08.2014	Navigaton restreinte
EDF	Strasbourg petit sas	14.04.2014	30.05.2014	Risque de perturbations
EDF	Strasbourg grand sas	10.06.2014	27.06.2014	Navigaton restreinte
VNF	Gambsheim sas ouest	06.10.2014	31.10.2014	Risque de perturbations
VNF	Gambsheim sas est	08.09.2014	03.10.2014	Risque de perturbations
WSV	Iffezheim sas ouest	30.06.2014	18.07.2014	Risque de perturbations

PROTOCOLE 23

Protections fluviales de la nouvelle prise d'eau pour la centrale B de la centrale hydroélectrique de Kembs

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport ci-annexé de son Comité pour l'infrastructure et l'environnement,

rappelant les Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (Annexe à la résolution 2012-I-13 dans la teneur du 17 octobre 2012),

après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, approuve la construction de protections fluviales pour la prise d'eau,

invite la délégation française à faire rapport sur toute modification des travaux prévus ainsi que sur la finalisation de la mesure.

Annexe

Protections fluviales de la nouvelle prise d'eau pour la centrale B de la centrale hydroélectrique de Kembs

1. Nature

Ducs d'albe et panneaux de signalisation / chenal de navigation du bief de Kembs.

2. Lieux

Prise d'eau de la nouvelle Centrale B, implantée sur l'île du Rhin, entre le Grand Canal d'Alsace (GCA) et le Vieux Rhin, en aval du barrage de Kembs et de la passe à poissons existante.

3. P.K. Rhin

Entre les P.K. Rhin 174,150 et 174,350

4. Généralités – Contexte

Lors du renouvellement de la concession de l'aménagement de Kembs, entrée en vigueur le 15 décembre 2010, EDF s'est engagé à augmenter significativement le débit réservé dans le Vieux Rhin en aval du barrage : celui-ci est ainsi passé de 20 à 30 m³/s à une valeur de 52 m³/s de novembre à mars, et 150 m³/s maximum en été.

Cette mesure s'accompagne donc de la construction d'une nouvelle centrale de restitution du débit réservé, appelée « Centrale B », et destinée à turbiner le surplus d'eau restitué au lit naturel du fleuve. Celle-ci sera implantée sur l'île du Rhin, entre le Grand Canal d'Alsace (GCA) et le Vieux Rhin, en aval de l'actuelle passe à poissons.

Les travaux ont débuté durant l'été 2011, et la mise en service de la nouvelle centrale est prévue courant 2015.

Dans le cadre de ce chantier, une phase de travaux fluviaux est prévue en 2014, afin de réaliser la prise d'eau dans le GCA et le canal d'amenée de la centrale.

5. Description succincte des travaux fluviaux à venir

Les travaux de la Centrale B sont réalisés conformément à la description qui en est faite dans le dossier d'exécution IH.KEMBS-REST.DEX.00001.A, transmis à la DREAL Alsace le 12 octobre 2010. Cette description générale est complétée ci-après par les détails concernant spécifiquement les travaux fluviaux :

- Travaux en eau,
- Utilisation de barges, de pontons flottants avec pelles hydrauliques et/ou grues à câbles embarqués,
- Interventions subaquatiques ponctuelles.

Le phasage envisagé est le suivant :

- Mise en œuvre des ouvrages de protection (ducs d'albe et signalisation),
- Réalisation d'une enceinte de confinement, d'une longueur de 100 m (sens Nord-Sud) et une largeur de 28 m depuis la crête de digue rive droite du GCA, par la pose de palplanches venant intercepter la digue actuelle,
- Démolition et évacuation des dalles bétons assurant l'étanchéité de la digue,
- Terrassements,
- Démolition de la paroi provisoire amont,
- Réalisation du radier béton immergé,
- Mise en œuvre des enrochements latéraux.

L'emprise de la zone de travaux est estimée à une bande maximale de 50 m sur 200 m de long, entre les P.K. Rhin 174,150 et 174,350.

Le chenal de navigation n'est pas impacté. Aucune interruption de la navigation n'est envisagée, et la navigation sera informée en temps utile des travaux effectués à proximité de la voie navigable (avis à batellerie).

La durée estimative des travaux est de 6 mois.

A ce jour, ils sont programmés entre le printemps et l'automne 2014.

6. Objectif des protections proposées

La prise d'eau de la Centrale B étant située dans le Grand Canal d'Alsace ayant une forte activité de navigation, et donc un risque non négligeable de collision avec un bateau, il est nécessaire de mettre en place de nouveaux dispositifs ayant pour but de :

- signaler la prise d'eau aux bateliers,
- signifier l'obligation de s'éloigner suffisamment de l'ouvrage pour éviter tout impact,
- dans la mesure du possible, servir de protection à l'ouvrage en absorbant une partie du choc en cas de collision accidentelle, et limiter ainsi le risque d'endommagement de la prise d'eau et du pont-route.

Les protections proposées sont donc tant pour la sûreté de l'aménagement, en phase travaux fluviaux du chantier comme en phase définitive d'exploitation de la centrale, que pour la propre sécurité des navigants.

7. Descriptif du dispositif de protection proposé

EDF, en qualité de maître d'ouvrage, prévoit de mettre en place (cf. plans en annexe) :

- 3 ducs d'albe à l'amont de la prise d'eau, côté Sud, pour les bateaux avalant,
- 1 duc d'albe à l'amont de la prise d'eau, côté Nord, pour les bateaux montant,
- ces dispositifs seront distants d'environ 15 m, afin d'empêcher tant un amarrage que le passage de bateau entre les ducs d'albe,
- mise en place de réflecteurs radars amont/aval,
- mise en place de panneaux fluviaux d'éloignement (conformément au RPNR).

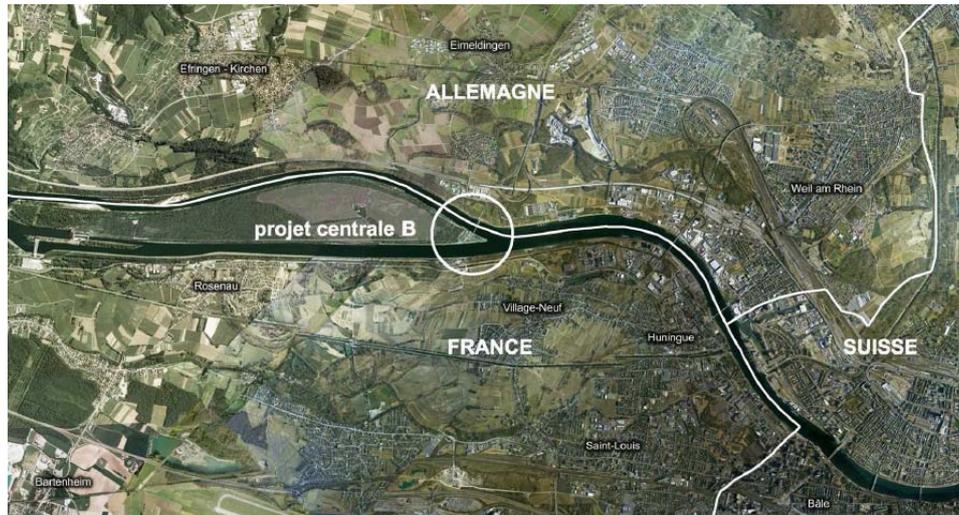
Le dimensionnement précis des équipements et leur principe de mise en œuvre seront actés dans les prochains mois entre le maître d'œuvre et l'entreprise réalisatrice des travaux. La vue en plan provisoire jointe en annexe permet néanmoins d'en fixer les principes (nombre d'équipements et positionnement) afin d'obtenir un avis des acteurs de la navigation sur le dispositif proposé.

Bien que le chenal de navigation ne soit pas impacté, la signalisation indiquera un éloignement de 20 m de la rive droite pour bien signifier aux bateliers la présence de l'ouvrage de prise d'eau.

8. Courants traversiers

Les ouvrages définitifs de la prise d'eau sont en-dehors du chenal de navigation actuel. Les ouvrages d'entonnement étant optimisés pour limiter au maximum la zone d'appel dans le GCA et les vitesses d'écoulement, et ce pour des raisons piscicoles (valeur maximum de 0,5 m/s au niveau des grilles à l'amont des groupes), les courants traversiers au niveau du chenal navigable seront négligeables et sans conséquence pour la navigation.

Plan de situation



Plans des travaux

- Vue en plan au 1/1000
- Coupe au 1/5000

PROTOCOLE 24

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

Annexes au protocole 24

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
2012-II-13	Amendement au RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 – Amendement aux prescriptions pour le secteur réglé par avertisseurs Oberwesel – St. Goar (Sommaire, articles 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9)	M	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Amendements définitifs au RPNR (Sommaire, articles 1.01, 3.34, 9.01, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 et annexe 3)	M	1.12.2013			1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.07, chapitre 4, 4.07, 10.01, 11.02 à 11.05, 12.01)	R	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	7.6.2013

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.

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

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 2. Art. 9.07, ch. 2 et art. 11.01 - Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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 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
		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 française)	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	1.1.2009	**)	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 20.12.2012 ¹	**)	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 20.12.2012 ¹	**)	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 20.12.2012 ¹	**)	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.

¹ Compléments / Précisions

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	20.12.2012	**)	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 20.12.2012 ²⁾	**)	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	20.12.2012	**)	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	20.12.2012	**)	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.

² Compléments / Précisions

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
2012-II-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 9.03, 9.15, ch. 1, 9.20, ch. 2. 2 a) et f), (articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.15, ch. 9 et 10, 24.02, ch. 2)	R	1.10.2012	6.12.2008	**)			14.2.2013
		R	1.4.2013					
2013-I-15	Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Amendement du RVBR en vue de la prise en compte de l'entrée en vigueur de l'édition 2.0 du Standard d'essai AIS Intérieur (Articles 7.06, chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5, Annexe N, Partie I et Partie III)	M	1.12.2013	13.11.2013	**)		22.11.2013	7.6.2013

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
2009-I-13	Reconnaissance du certificat de conduite tchèque	M	1.10.2009	¹⁾	17.10.2011	1.7.2011	1.10.2009	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.

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.

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
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013				24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (article 6.02)	M	1.12.2013				24.5.2013	15.2.2013

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

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

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

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

...

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 Typpgenehmigung 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 5.4	Alphatriopilot MF 90°/min + EBF01A	EBF Elektronik + Mechanik	EBF Elektronik + Mechanik Halsenbach, Deutschland	25.7.2013	D	R-1-088
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 indicateurs de vitesse de giration 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
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik D-Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087

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 pour un Etat 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 2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b 2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

Allemagne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles	Blauenstr. 4 79576 Weil am Rhein	07621-422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
22.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
28.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
33.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de

...

Pologne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +48	Courriel
1.	Zakład Elektryczny JUKO, Maciej Kolodziejczyk	Celna 1 70-644 Szczecin	914623632	biuro@jukomarine.eu

...

Hongrie

N°	Nom	Adresse	Téléphone +36	Courriel
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvavar u. 4 1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu

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

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

2. Liste des appareils AIS Intérieur agréés conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

Liste des appareils AIS Intérieur agréés du 1^{er} avril 2008 au 18 octobre 2012
sur la base d'agréments de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 1.0 et 1.01

Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au-delà de cette date.

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
20	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221
22	Nauticast A2 Inland AIS	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

Liste des appareils AIS Intérieur agréés à partir du 19 octobre 2012
sur la base d'agréments de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 2.0

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301

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 pour un Etat signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

Autriche

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +43	Courriel Site internet
1.	1st-Relief GmbH	Handelskai 388 / Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 237 237 240	Technical.support@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH (Ayant cessé son activité le 17.7.2012)	Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasserstraßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien	(0)50 4321-1704	marketa.zednicek@via-donau.org

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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel Site internet
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
11.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
17.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de

...

Pologne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +41	Courriel Site internet
1.	Zaklad Elektroniczny JUKO	ul. Celna 1 70-644 Szczecin	(0)914623632	juko.zakel@gmail.com http://jukomarine.eu

...

Slovaquie

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +421	Courriel Site internet
1.	BONPET SK a.s.	Gogolova 18 85101 Bratislava	911 554 820	vhodal@centrum.sk

5.3 Comité du règlement de visite: (Résolutions 1994-II-21 (II) et 2008-II-16)

L'instruction de service n° 27 ci-après est ajoutée :

« INSTRUCTION DE SERVICE n° 27 aux COMMISSIONS de VISITE en vertu de l'article 1.07 du RVBR

**Moyens auxiliaires appropriés pour la visualisation de
zones de non visibilité**

(Article 7.02)

1. Introduction

La visibilité panoramique depuis la timonerie est inévitablement restreinte à divers degrés et pour plusieurs raisons, que ce soit du fait de la construction du bateau ou de la cargaison. Les restrictions concernent des secteurs du plan horizontal (angle d'azimut entre 0° et 360° par rapport à l'axe vers l'avant) et du plan vertical (angle d'élévation compris entre - 90° et + 90°, par rapport au plan horizontal à hauteur des yeux de l'homme de barre.

Selon que des personnes embarquent ou débarquent, que le bateau accoste ou appareille, qu'il effectue une manœuvre ou qu'il fasse route, l'homme de barre a besoin de visualiser différentes zones de son champ de vision. Ainsi, avant d'appareiller, il est important de pouvoir vérifier si une personne se trouve encore sur le plat-bord ou si la zone située juste derrière la poupe est dégagée. Durant le voyage, une priorité plus importante est accordée à la vue sur la zone située à l'avant du bateau en raison de la modification rapide de la position du bateau vers l'avant.

Des moyens techniques auxiliaires permettent de visualiser indirectement les zones sans vue directe. Bien que certaines de leurs performances soient supérieures à celles de l'œil humain, ils ne remplacent pas pleinement la vue directe. Néanmoins, ils sont parfois utilisés aussi en guise de complément pour des zones vers lesquelles la vue est directe.

Concernant les informations nécessaires sur les zones de non visibilité, il convient de distinguer s'il est nécessaire de discerner seulement les caractéristiques visuelles (contours, couleurs) ou l'identité d'un objet, ou s'il est important du point de vue de la navigation de déterminer la distance, le cap et la vitesse d'un objet. Cette question a une incidence sur le choix du type de moyen technique auxiliaire.

Compte tenu du faible coût d'acquisition et de montage, des meilleures performances, de la polyvalence et des possibilités d'adaptations individualisées des installations vidéo par rapport aux périscopos, ces derniers sont éliminés en tant que moyens techniques auxiliaires.

2. Synthèse des moyens auxiliaires appropriés

Les moyens auxiliaires suivants sont réputés appropriés pour la visualisation de zones de non visibilité.

- miroirs,
- installations vidéo,
- installation radar.

Les moyens auxiliaires qui sont conformes à partie 4 de la présente instruction de service sont réputés appropriés pour la visualisation de zones de non visibilité sous réserve que soient observées les conditions d'utilisation spécifiques. La commission de visite n'autorise d'autres moyens auxiliaires que si elle considère qu'ils garantissent un niveau de sécurité équivalent.

3. Caractéristiques des moyens techniques auxiliaires

3.1 Caractéristiques des miroirs

Sur le principe, les miroirs sont à la fois des capteurs et des dispositifs de visualisation. Ils réfléchissent la lumière qu'ils reçoivent selon le principe : "angle de réflexion = angle d'incidence" et offrent par la déviation de la zone de visibilité de l'homme de barre une vue indirecte sur une zone choisie. Ils sont utilisés le plus souvent pour visualiser les zones de plat-bord.

Avec les miroirs plats, l'angle au centre de la zone de visibilité est maintenu, tandis qu'il est augmenté avec un miroir convexe. Les miroirs sont inopérants dans l'obscurité et peuvent éblouir dans la lumière directe.

De manière générale sont utilisés en navigation intérieure des miroirs produits en série conçus pour des autocars et poids lourds et dont les caractéristiques répondent aux besoins de la navigation.

Dans des conditions idéales (bonne qualité et absence de salissures), la résolution de l'image d'un miroir est limitée par la résolution de l'œil de l'utilisateur.

3.2 Caractéristiques des installations vidéo

Les installations vidéo fournissent avec un taux de rafraîchissement élevé une image actuelle de l'environnement telle qu'elle serait vue par l'utilisateur s'il était situé à l'emplacement de la caméra. Elles comportent une caméra vidéo en tant que capteur d'image et un écran sur lequel est visualisée l'image (moniteur).

Une simple liaison électrique est suffisante pour la transmission du signal entre la caméra et l'écran. L'alimentation électrique peut aussi être assurée au moyen du câble de signal.

Les caméras peuvent fonctionner à focale fixe ou variable (zoom) et peuvent être installées de manière fixe ou sur un support orientable horizontalement et verticalement.

Les images obtenues avec les caméras (à objectif unique) sont captées et représentées à l'écran en perspective centrale comme les voit l'œil humain. Le grand défaut de la perspective centrale est qu'elle ne permet pas de déterminer la distance des objets visualisés. Cet effet est particulièrement flagrant avec les images captées au moyen de téléobjectifs (grande focale).

Ceci rend nécessaire une bonne adaptation de la direction et de la zone d'observation aux exigences d'utilisation.

Les installations vidéo nécessitent au moins une faible luminosité de l'environnement. De fortes réflexions sur la surface de l'eau et la lumière directe peuvent rendre l'image inexploitable.

Les caractéristiques techniques de l'écran (dimensions de l'écran, résolution luminosité) dépendent des exigences pour l'usage prévu.

La résolution de l'image est déterminée par le nombre de pixels du capteur d'image dans la caméra et du nombre de pixels et de l'amplitude du signal vidéo) de l'écran. Même une bonne installation vidéo du commerce ne peut atteindre entièrement la résolution maximale de l'œil humain.

3.3 Caractéristiques des installations radar

Les installations radar possèdent un capteur (antenne radar avec émetteur et récepteur) et un appareil de visualisation. Le capteur "éclaire" au moyen d'une antenne radar à rotation horizontale des zones s'étendant de manière radiale en émettant des impulsions micro-ondes et capte les échos d'objets qui les réfléchissent, lesquels sont ensuite affichés à l'écran avec préservation de la distance et de l'angle. Il en résulte une image à l'échelle de l'environnement basée sur l'axe avant du bateau. Avec cette image, il est possible de déterminer la distance d'objets à partir de 15 m avec une résolution d'environ 5 m et leur direction avec environ 0,5°.

Etant donné que les installations radar fonctionnent avec leurs propres impulsions d'émission, contrairement aux autres moyens techniques auxiliaires susmentionnés, elles ne sont pas dépendantes de la luminosité de l'environnement.

Toutefois, elles peuvent seulement détecter et déterminer la position des objets réflecteurs et fournissent une image de l'environnement similaire à une carte en respectant l'angle et la distance. En outre, les installations radar ne peuvent pas détecter ni représenter des détails des objets qui permettraient de les identifier.

4. Moyens auxiliaires appropriés pour la visualisation de zones de non visibilité

4.1 Miroirs

1. **Forme**
La forme du miroir dépend de la forme de la zone à visualiser. Des miroirs rectangulaires peuvent convenir pour visualiser la zone de plat bord.
2. **Dimensions**
La surface du miroir dépend de la largeur de la zone à visualiser et de la distance entre l'homme de barre et le miroir.
3. **Qualité**
Des produits fabriqués en série et éprouvés, tels que ceux utilisés pour le trafic routier (poids lourds, autocars), doivent être utilisés.
4. **Courbure**
Des miroirs plats, non convexes, doivent être utilisés. Des miroirs légèrement convexes peuvent être utilisés lorsque ceci est jugé utile.
5. **Fixation**
La fixation doit garantir une position durable et rigide (sans vibrations) du miroir.
6. **Protection contre la pluie**
Le miroir doit être monté de manière à être protégé de la pluie.
7. **Protection contre le givre**
Le miroir est monté de manière à éviter la formation de givre.
8. **Emplacement**
L'utilisation du miroir doit être possible sans que l'homme de barre ne quitte son poste de travail ; il doit être suffisant d'orienter le regard ou la tête en direction du miroir. C'est pourquoi les arêtes supérieures des cloisons extérieures latérales (y compris les portes donnant sur l'extérieur) de la timonerie sont des emplacements appropriés pour la fixation. La vue dépourvue d'obstacles de l'homme de barre sur le miroir doit être assurée.
9. **Ajustement**
La direction des zones de bateau représentées (arêtes, voies) doit correspondre autant que possible à la réalité.

4.2 Installations vidéo

4.2.1 Caméras

1. Type de caméra
Caméra vidéo couleurs raster scan à commutation noir et blanc automatique, Format d'image, par exemple 4:3 ("Paysage"), adapté à l'écran utilisé.
2. Résolution
Résolution suffisante et identique dans les deux directions, de préférence au moins 576 pixels sur le côté étroit de l'écran, pixels carrés.
3. Contraste
0,6 Lux en mode couleurs, 0,1 en mode noir et blanc (selon la norme EN 61146-1 avec objectif correspondant sans intégration d'image).
4. Fréquence de rafraîchissement de l'image
La fréquence de rafraîchissement de l'image est de 25 images/s ou plus.
5. Angle de vision
L'angle de vision de la caméra est déterminé par le choix de la focale appropriée de la lentille. Afin de ne pas perturber davantage l'utilisateur par une perspective non naturelle, il est recommandé d'adapter l'angle de vision à celui du champ de vision humain (environ 30° à 45°). Par conséquent, l'angle de vision horizontal ne doit pas être supérieur à [30°].
6. Lentilles zoom et dispositifs d'orientation
Lors de l'utilisation de caméras orientables et possédant un zoom pour améliorer la vue vers l'avant, un réglage de base avec une longueur focale et une orientation optimales doit être prévu, lequel peut être atteint en appuyant sur un bouton.
7. Emplacement de la caméra
L'emplacement de la caméra dépend de la zone à visualiser.
8. Fixation de la caméra
La fixation doit garantir une position durable et rigide (sans vibrations) de la caméra. La fixation peut aussi comporter un boîtier de protection avec chauffage.

4.2.2 Ecrans

1. Type d'écran
Ecran raster (de préférence un écran plat TFT)
Au minimum diagonale de 30 cm.
2. Emplacement de l'écran
 - a) Tous les écrans affichant des images provenant de caméras essentiellement orientées vers l'avant doivent être placés dans le champ de vision de l'homme de barre de sorte qu'il puisse les voir sans mouvements excessifs de la tête. Leur position latérale doit correspondre à celle des caméras (bâbord, centre, tribord).
 - b) Les écrans de caméras orientées vers l'arrière peuvent aussi être placés par exemple dans une deuxième rangée, centrés et du bon côté, au-dessus ou en dessous des écrans susmentionnés. L'affichage des images correspond alors à celui de miroirs. Si ces images ne sont nécessaires que pour l'accostage et l'appareillage, il est utile de les fixer sur la cloison arrière de la timonerie, l'homme de barre regardant vers l'arrière ou se retournant durant ces manœuvres. Dans ce cas, les images ne correspondent plus à celles de miroirs.
3. Utilisation de plusieurs écrans
L'utilisation d'un seul écran pour la visualisation des images provenant de plusieurs caméras (simultanément par subdivision de l'écran en deux ou plusieurs zones ou par commutation séquentielle sur la caméra suivante) n'est pas appropriée pour la vue vers l'avant.
4. Résolution
Au minimum 800 x 600 pixels
5. Luminosité
Luminosité minimum : PP \leq 15 cd/m²; AP \leq 5 cd/m². Luminosité maximum PP \geq 5000 cd/m²
(PP = premier plan ; AP = arrière-plan)

4.3 Installations radar

1. Installations radar
Outre les Exigences minimales et conditions d'essai relatives aux appareils radar de navigation pour la navigation rhénane (Annexe M, Partie I, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, l'installation radar doit être conforme aux exigences ci-après.
2. Longueur de l'antenne radar
Au moins 1,80 m
3. Résolution dans le champ proche
 ≤ 15 m.
4. Pouvoir discriminateur radial
Pouvoir discriminateur de l'arête ≤ 5 m ; pouvoir discriminateur de l'écart ≤ 15 m.
5. Pouvoir discriminateur azimutal
 $\leq 1,2^\circ$.
6. Hauteur de l'antenne radar
La hauteur de l'antenne radar dépend du type et de la cargaison du bateau. Pour éviter les accidents dus à la rotation de l'antenne radar, celle-ci devrait être fixée au moins à une hauteur de 3 m au-dessus du pont.
7. Type d'écran
L'écran doit être un écran plat TFT utilisé en position portrait.
8. Dimensions de l'image
Le côté le plus étroit de l'écran doit avoir au minimum une longueur de 270 mm.
9. Résolution
La résolution de l'écran doit être identique dans les deux directions, avec des pixels carrés. Le côté étroit doit comporter au moins 1024 pixels. (on utilise généralement 1024 x 1280 pixels).
10. Luminosité
Luminosité minimum : PP ≤ 15 cd/m²; AP ≤ 5 cd/m².
11. Emplacement et commandes de l'écran
L'écran radar et ses commandes doivent être fixés conformément aux 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 (Annexe M, Partie III, paragraphe 6, du Règlement de visite des bateaux du Rhin). »

5.4 Comité du Règlement de visite (Résolution 2013-I-16)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE RELATIVES AU RÈGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 3/2013 du 11 juin 2013

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Le bateau-citerne « Damen River Tanker 1145 Eco Liner » ((Numéro de chantier naval 949, numéro officiel d'identification 55519 et numéro de registre xxx) 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 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 système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13530. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances. Les réservoirs portent un marquage indiquant clairement qu'il s'agit de réservoirs de gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. 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.
9. 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**.
10. 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.

11. 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.
12. 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 (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) anomalies, réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) Données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (12) 37).

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

RECOMMANDATION N° 4/2013
du 11 juin 2013

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Le bateau-citerne « Damen River Tanker 1145 Eco Liner » ((Numéro de chantier naval 951, numéro officiel d'identification 55520 et numéro de registre xxx) 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 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 système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13530. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances. Les réservoirs portent un marquage indiquant clairement qu'il s'agit de réservoirs de gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. 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.
9. 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**.
10. 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.

11. 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.
12. 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 (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) anomalies, réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) Données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (12) 37).

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

RECOMMANDATION N° 5/2013
du 11 juin 2013

conformément à l'article 2.19, chiffre 1

pour la dérogation à l'article 15.10, chiffre 6, 2^{ème} alinéa, du RVBR

Pose de câbles alimentant des installations électriques en cas d'urgence

VIKING SKADI

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, et par dérogation à l'article 15.10, chiffre 6, 2^{ème} alinéa, du RVBR, le bateau à passagers "Viking Skadi", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001960 est autorisé à présenter un câblage traversant la cuisine pour relier la source d'énergie de secours (générateur électrique de secours) et le panneau de secours.

1. Pour cette installation électrique doivent être utilisés des câbles résistants au feu qui sont conformes aux critères d'essais de la norme CEI 60 331-21 : 1999.
2. Les câbles doivent cheminer au-dessus du faux plafond fermé du local, qui doit former un cloisonnement de catégorie B0 ou supérieure.
3. La cuisine doit être protégée par une installation de diffusion d'eau sous pression conforme à l'article 10.03bis du RVBR ou équivalente (Recommandation N° 7/2013).
4. Dans la cuisine, les câbles ne doivent pas cheminer au-dessus des surfaces de fours, cuisinières et friteuses.
5. Dans la cuisine, les câbles doivent cheminer d'un seul tenant, sans interruption dans des boîtiers de dérivation ou de distribution secondaire.

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

RECOMMANDATION N° 6/2013
du 11 juin 2013

conformément à l'article 2.19, chiffre 1

pour la dérogation à l'article 15.10, chiffre 6, 2^{ème} alinéa, du RVBR

Pose de câbles alimentant des installations électriques en cas d'urgence

VIKING BRAGI

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, et par dérogation à l'article 15.10, chiffre 6, 2^{ème} alinéa, du RVBR, le bateau à passagers "Viking Bragi", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001961 est autorisé à présenter un câblage traversant la cuisine pour relier la source d'énergie de secours (générateur électrique de secours) et le panneau de secours.

1. Pour cette installation électrique doivent être utilisés des câbles résistants au feu qui sont conformes aux critères d'essais de la norme CEI 60 331-21 : 1999.
2. Les câbles doivent cheminer au-dessus du faux plafond fermé du local, qui doit former un cloisonnement de catégorie B0 ou supérieure.
3. La cuisine doit être protégée par une installation de diffusion d'eau sous pression conforme à l'article 10.03bis du RVBR ou équivalente (Recommandation N° 8/2013).
4. Dans la cuisine, les câbles ne doivent pas cheminer au-dessus des surfaces de fours, cuisinières et friteuses.
5. Dans la cuisine, les câbles doivent cheminer d'un seul tenant, sans interruption dans des boîtiers de dérivation ou de distribution secondaire.

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

RECOMMANDATION N° 7/2013
du 11 juin 2013

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 SKADI

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers "Viking Skadi", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001960, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$. Dans les cuisines peuvent être utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre $93 \text{ }^\circ\text{C}$ en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 8/2013
du 11 juin 2013

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 BRAGI

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers "Viking Bragi", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001961, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C . Dans les cuisines peuvent être utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 9/2013
du 11 juin 2013

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 TOR

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers "Viking Tor", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001962, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$. Dans les cuisines peuvent être utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre $93 \text{ }^\circ\text{C}$ en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 10/2013
du 11 juin 2013

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 VAR

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers "Viking Var", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001963, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$. Dans les cuisines peuvent être utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre $93 \text{ }^\circ\text{C}$ en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 11/2013
du 11 juin 2013

Ad article 10.03 ter, chiffre 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)

CYRANO DE BERGERAC

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, du RVBR, le bateau à passagers à cabines "Cyrano de Bergerac", numéro européen unique d'identification 01831891, 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, chiffres 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 pression.L'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 documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV/G (13) 41).

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

RECOMMANDATION N° 12/2013
du 11 juin 2013

ad article 8bis.12, chiffre 2 – Services Techniques

AVL MTC Motortestcenter AB

En application de l'article 8bis.12, chiffre 2, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, le

AVL MTC Motortestcenter AB
P.O. Box 223
SE 136 23 Haninge, Suède

est agréé conformément à l'article 8bis.12, chiffre 2, en tant que **Service Technique** sur la base du certificat d'accréditation du 7 janvier 2013 – numéro d'enregistrement 556548-1867 – en liaison avec la décision d'accréditation du 7 janvier 2013 – n° 12-193-51.1232 du

Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment (SWEDAC).

Cet agrément est valable jusqu'au 30 juin 2018 et pourra être prolongé. Toutefois, la durée de validité de l'agrément ne pourra excéder celle du certificat d'accréditation susmentionné.

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

RECOMMANDATION N° 13/2013
du 26 novembre 2013

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 FORSETI

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Forseti", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001965, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre $93 \text{ }^\circ\text{C}$ en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 14/2013
du 26 novembre 2013

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 RINDA

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Rinda", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001966, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C . Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 15/2013
du 26 novembre 2013

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 JARL

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Jarl", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001970, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre $93 \text{ }^\circ\text{C}$ en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 16/2013
du 26 novembre 2013

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 ATLA

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Atla", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001968, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C . Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 17/2013
du 26 novembre 2013

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 BALDUR

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Baldur", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001969, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C . Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 18/2013
du 26 novembre 2013

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 MAGNI

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Magni", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001972, 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. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C . Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

7. 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 provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
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 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.
9. 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.

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

RECOMMANDATION N° 19/2013
du 26 novembre 2013

Ad article 10.03b, paragraphe 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes

Agent extincteur SBC¹ formant un aérosol sec

OOSTENWIND

Pour l'application de l'article 10.03b, paragraphe 1, dernière phrase, il est permis à l'automoteur "Oostenwind", numéro européen unique d'identification des bateaux 02332230, de mettre en œuvre l'agent extincteur SBC, formant un aérosol sec, dans les chambres des machines, sous les conditions qui suivent :

1. L'article 10.03b, deuxième, troisième, cinquième, sixième et neuvième paragraphes, doit être pris en compte.
2. L'agent extincteur SBC, formant un aérosol sec, dispose d'une réception par type MED² (voir annexe).
3. Chaque local à protéger doit comporter sa propre installation d'extinction.
4. L'agent extincteur SBC formant un aérosol sec est placé dans les unités sans pression spécifiquement prévues à cet effet, dans les locaux à protéger. Ces unités doivent être installées de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément. En particulier, l'agent extincteur doit pouvoir également agir sous les planchers.
5. La mise en action de l'installation d'extinction doit se faire au moyen d'un dispositif de commande électrique tel que visé à l'article 10.03b, paragraphe 5, lettre c. Chaque unité doit être reliée individuellement au dispositif de mise en action.
6. La quantité d'agent d'extinction SBC formant un aérosol sec correspondant au local à protéger doit être d'au moins 113 g par m³ de volume brut du local concerné.
7. Les unités contenant cet agent doivent être remplacées après 15 ans. Leurs batteries de secours doivent être remplacées après six ans maximum.
8. Cette recommandation porte uniquement sur les classes de feux A et B.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (13) 86).

¹ Solid Bound Compound

² Marine Equipment Directive 96/98/EC

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

RECOMMANDATION N° 20/2013
du 26 novembre 2013

Ad article 10.03b, paragraphe 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres de pompes

Agent extincteur SBC formant un aérosol sec

DONAU

Pour l'application de l'article 10.03b, paragraphe 1, dernière phrase, il est permis au pousseur "Donau", numéro européen unique d'identification des bateaux 06105358, de mettre en œuvre l'agent extincteur SBC, formant un aérosol sec, dans les chambres des machines, sous les conditions qui suivent :

1. L'article 10.03b, deuxième, troisième, cinquième, sixième et neuvième paragraphes, doit être pris en compte.
2. L'agent extincteur SBC, formant un aérosol sec, dispose d'une réception par type (voir annexe).
3. Chaque local à protéger doit comporter sa propre installation d'extinction.
4. L'agent extincteur SBC formant un aérosol sec est placé dans les unités sans pression spécifiquement prévues à cet effet, dans les locaux à protéger. Ces unités doivent être installées de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément. En particulier, l'agent extincteur doit pouvoir également agir sous les planchers.
5. La mise en action de l'installation d'extinction doit se faire au moyen d'un dispositif de commande électrique tel que visé à l'article 10.03b, paragraphe 5, lettre c. Chaque unité doit être reliée individuellement au dispositif de mise en action.
6. La quantité d'agent d'extinction SBC formant un aérosol sec correspondant au local à protéger doit être d'au moins 113 g par m³ de volume brut du local concerné.
7. Les unités contenant cet agent doivent être remplacées après 15 ans. Leurs batteries de secours doivent être remplacées après six ans maximum.
8. Cette recommandation porte uniquement sur les classes de feux A et B.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (13) 87).

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

RECOMMANDATION N° 21/2013
du 26 novembre 2013

Ad article 10.03b, paragraphe 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes

Agent extincteur SBC formant un aérosol sec

WARBER

Pour l'application de l'article 10.03b, paragraphe 1, dernière phrase, il est permis au pousseur "Warber", numéro européen unique d'identification des bateaux 02334960, de mettre en œuvre l'agent extincteur SBC, formant un aérosol sec, dans les chambres des machines, sous les conditions qui suivent :

1. L'article 10.03b, deuxième, troisième, cinquième, sixième et neuvième paragraphes, doit être pris en compte.
2. L'agent extincteur SBC, formant un aérosol sec, dispose d'une réception par type (voir annexe).
3. Chaque local à protéger doit comporter sa propre installation d'extinction.
4. L'agent extincteur SBC formant un aérosol sec est placé dans les unités sans pression spécifiquement prévues à cet effet, dans les locaux à protéger. Ces unités doivent être installées de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément. En particulier, l'agent extincteur doit pouvoir également agir sous les planchers.
5. La mise en action de l'installation d'extinction doit se faire au moyen d'un dispositif de commande électrique tel que visé à l'article 10.03b, paragraphe 5, lettre c. Chaque unité doit être reliée individuellement au dispositif de mise en action.
6. La quantité d'agent d'extinction SBC formant un aérosol sec correspondant au local à protéger doit être d'au moins 113 g par m³ de volume brut du local concerné.
7. Les unités contenant cet agent doivent être remplacées après 15 ans. Leurs batteries de secours doivent être remplacées après six ans maximum.
8. Cette recommandation porte uniquement sur les classes de feux A et B.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (13) 88).

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

RECOMMANDATION N° 22/2013
du 27 novembre 2013

CHEMGAS 851

L'automoteur-citerne "Chemgas 851 (numéro d'identification 55679 et numéro de registre BV 24521F) est autorisé par la présente à utiliser en tant que bateau-citerne de type G au sens de l'ADN du carburant diesel et du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour l'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 6, 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 classé 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) et BLG du 17 février 2013, à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de l'ADN relatives aux réservoirs à basse température. A bord du bateau doit être clairement indiqué que la propulsion est assurée par du GNL et à quel endroit sont placés les réservoirs de stockage du gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. 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.
9. 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**.
10. 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.

11. 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.
12. 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 (carburant diesel et GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) dérogations, réparations et modifications subies par le système GNL, réservoirs compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (13) 89).

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

RECOMMANDATION N° 23/2013
du 27 novembre 2013

CHEMGAS 852

L'automoteur-citerne "Chemgas 852 (numéro d'identification 55678 et numéro de registre BV 25106R) est autorisé par la présente à utiliser en tant que bateau-citerne de type G au sens de l'ADN du carburant diesel et du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour l'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 6, 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 classé 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) et BLG du 17 février 2013, à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de l'ADN relatives aux réservoirs à basse température. A bord du bateau doit être clairement indiqué que la propulsion est assurée par du GNL et à quel endroit sont placés les réservoirs de stockage du gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. 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.
9. 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**.
10. 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.

11. 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.
12. 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 (carburant diesel et GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) dérogations, réparations et modifications subies par le système GNL, réservoirs compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (13) 90).

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

RECOMMANDATION N° 24/2013
du 27 novembre 2013

Pousseur, n° de chantier 204 KOOIMAN MARINE B.V.

Le pousseur (n° de chantier 204 Kooiman Marine B.V., le numéro européen unique d'identification des bateaux sera distribué ultérieurement), est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion et son installation auxiliaire.

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 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 classé 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. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Le réservoir de stockage de GNL doit être conforme aux exigences applicables aux réservoirs de type C conformément au Code IGC (Résolution de l'OMI MSC 5(48)). Le réservoir doit être fixé à bord du bateau de manière à garantir qu'il y demeure fixé en toutes circonstances. Le réservoir porte un marquage indiquant clairement qu'il s'agit d'un réservoir de gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. 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 substantielle, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
9. 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**.
10. 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.

11. 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.
12. 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) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (13) 91).

6. Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolution 2010-I-8)

Appendice 1 à l'instruction de service n° 1

Attestations agréées par les autorités compétentes certifiant l'accomplissement avec succès d'une formation professionnelle et temps de navigation à prendre en compte (Art. 7.01, ch. 5, lettre a)

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr./ Nr.	Etat / Staat / Land	Dénomination du certificat Bezeichnung des Zeugnisses/ Aanduiding van het getuigschrift	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
1	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de tweede graad van het secundair	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (Cenflumarin-Kallo)	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie) (matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de derde graad van het beroepssecundair onderwijs (onderverdeling: Rijn- en Binnenvaart) (matroos-motordrijver)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (Cenflumarin-Kallo)	360
4	CH	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis "Rheinmatrose"	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
5	CH	"Matrosin/Matrose der Binnenschifffahrt" des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360
6	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	- Lycée et CFA Emile Mathis Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) Tremblay sur Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar	360
7	NL	Matroos (VMBO)	- Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam - Noordzee Onderwijsgroep (IJmuiden, Harlingen)	360
8	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	- Vakopleiding Transport en logistiek - ROC, Novacollege IJmuiden - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam	360

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr./ Nr.	Etat / Staat / Land	Dénomination du certificat Bezeichnung des Zeugnisses/ Aanduiding van het getuigschrift	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte / Naam van het opleidingsinstituut	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
9	NL	- Schipper/Stuurman (MBO) - Kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam ROC, Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	360

Appendice 2 à l'instruction de service n° 4

Liste des examens reconnus par les autorités compétentes

Etat	Nu-méro	Désignation du certificat	Nom du centre de formation	Temps de navigation à prendre en compte, en jours	Durée de la formation, en années	Capacité, conformément à l'article 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4ième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer /S.P.F. Mobilité et Transports	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360 (non cumulable avec 1)		Matroos-motordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360 (non cumulable avec 1 ou 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis "Rheinmatrose"	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	"Matrosin/Matrose der Binnenschiffahrt" des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		

Etat	Nu- méro	Désignation du certificat	Nom du centre de formation	Temps de navigation à prendre en compte, en jours	Durée de la formation, en années	Capacité, conformément à l'article 3.02
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/ Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar 	360		
NL	1	Matroos Matelot (VBO)	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - Noordzee college Harlingen 	360		
NL	2	Matroos (Primair Leerlingstelsel) Matelot (Formation d'apprentissage élémentaire)	<ul style="list-style-type: none"> - Vakopleiding Transport en Logistiek - IJmond College Transport en Logistiek - Scheepvaart en Transport College 	360		
NL	3	Kapitein (Voortgezet Leerlingstelsel) Capitaine (Formation d'apprentissage complémentaire)	LOB Transport en Logistiek	180		
NL	4	Aankomend schipper/kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport college	360		
D	1	Batelier de la navigation intérieure	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 1 an de temps de navigation inclus dans la formation	Matelot garde- moteur et maître-matelot

Appendice 7 à l'instruction de service n° 4

Liste des écoles professionnelles de batelier reconnues en tant qu'écoles professionnelles au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN

Etat	Numéro	Adresse de l'école professionnelle de batelier	Observations
D	1	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 D-477198 Duisburg	
D	2	Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck Magdeburger Str. 302 D-39218 Schönebeck	
B	1	Cenflumarin Scheldedijk 20 B-2070 Zwijndrecht	
B	2	Ecole Polytechnique de Huy Rue Saint-Pierre 48 B-4500 Huy	
F	1	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex	
F	2	CFANI – CFA 43, Rue du Gal de Gaulle – BP 51 F-78490 Le Tremblay sur Mauldre	
F	3	Cité Technique les Catalins 24 Avenue des Catalins F-26200 Montelimar	

Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
D-001	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03) ¹
D-002	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Service- und Schulungscener für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Mittelständische Personenschifffahrt e.V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
NL-001	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Maritime & Industrial Trainingen B.V. Spinel 100 NL-3316 LG Dordrecht info@mit-bv.nl www.mit-bv.nl	
NL-003	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2e NL-5405 N. Uden Tel n°: 0413-332153 Fax n°: 0413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl	
NL-004	Formation de base d'expert en navigation à passagers	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel n°: +31(0)10-2344302 e-mail: info@okmaritime.nl website: www.okmaritime.nl	
NL-005	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Operationalcare Van Batenbochstraat 7 NL-6532 XJ Nijmegen w.marneef@planet.nl	

¹ Cette attestation peut être insérée dans le livret figurant à l'annexe C4 du Règlement relatif au personnel de la navigation.

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
NL-006	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0) 10-4486022 website: www.stc-r.nl	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
D-001	Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	voir annexe C1 du RPN
D-002	Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vincweg 19 D-47119 Duisburg	voir annexe C1 du RPN
D-003	Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	voir annexe C1 au RPN
D-004	Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	voir annexe C1 au RPN
NL-001	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Maritime & Industrial Trainingen B.V. Spinel 100 NL-3316 LG Dordrecht info@mit-bv.nl www.mit-bv.nl	
NL-003	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2° NL-5405 N. Uden Tel. : +31 (0)413-332153 Fax : +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl	
NL-004	Formation de base d'expert en navigation à passagers	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31 (0)10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
NL-005	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Operationalcare Van Batenbochstraat 7 NL-6532 XJ Nijmegen w.marneef@planet.nl	
NL-006	Formation de base d'expert en navigation à passagers	RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl Website: www.rbc-nederland.nl	
NL-007	Formation de base d'expert en navigation à passagers	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 Website: www.stc-r.nl	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

PROTOCOLE 25

Approbation des comptes de l'exercice 2012 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2012 et donne quitus au Secrétaire général.

PROTOCOLE 26

Approbation des comptes de l'exercice 2012 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 2012 du Centre Administratif. Ces comptes sont communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 27

Révision du tableau des emplois du Secrétariat

Résolution

La Commission Centrale,

considérant que l'article 7 du Règlement du personnel prévoit l'approbation par la Commission Centrale du tableau des emplois ;

considérant qu'il y a lieu d'inscrire au tableau des emplois l'ensemble des postes occupés au sein du secrétariat quelle que soit la durée d'engagement et la nature du financement ;

approuve le tableau des emplois annexé, étant précisé que cette révision n'entraîne aucune dépense complémentaire à la charge des états membres de la CCNR.

Annexe

Tableau des emplois prévisionnel du Secrétariat
au 1^{er} janvier 2014

Régime	Grade	Nombre	Classification	Financement
Agents Article 10				
Secrétaire Général	A6-A7	1	1 A7	CCNR
Secrétaire Général Adjoint	A4-A5	1	1 A4	CCNR
Ingénieur en Chef	A4-A5	1	1 A4	CCNR
Agents Article 12 (Budget général)				
Administrateur Principal	A3-A4	1	1 A4	CCNR
Administrateurs	A2-A3	2	1 A3-1 A2	0,75 CDNI 1,25 CCNR
<i>Administrateur technique</i>	A1-A3	1		JWG
<i>Administrateur infrastructure</i>	A1-A3	1		CCNR
Administrateurs assimilés :				
- Economètre	A1-A2	1	1 A2	0,5 CCNR 0,5 OBSMA
- gestionnaire réseau	A1-A3	1	1 A2	CCNR
Traducteur	L1 – L3	3,5	1 L3-2,5 L2	CCNR
Chargés de mission				
- auprès du SG (économique)	B4-B5	1	B4	CCNR
- de documentation/communication	B4-B5	1	B4	CCNR
- juridique	B4-B5	1		CCNR
Assistant(e) de direction	B2-B5	6,5	2,9B5 + 1 B4 + 3,6 B2	0,2 JWG 0,5 CDNI 5,8 CCNR
<i>Assistante de direction</i>	B2	1		JWG
Technicien impression	C4-C6	1	1 C6	CCNR
Agent d'entretien	Hors Barème	1		CCNR
Total		26		

PROTOCOLE 28

Modification du règlement du personnel

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du budget,

afin de simplifier la réglementation relative à la nomination des représentants du personnel,

tenant compte du Règlement du Comité du personnel, adopté par le Secrétaire général en vertu de ses pouvoirs de direction du Secrétariat,

adopte les amendements aux articles 36 et 37 du Règlement du personnel, qui sont annexés à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1er janvier 2014.

Annexe

Annexe au protocole 28

« Article 36

Il est institué au sein du Secrétariat de la Commission Centrale un Comité du Personnel élu au scrutin secret par les agents visés à l'article 12, conformément à une procédure approuvée par le Secrétaire général. La durée du mandat des membres du Comité du personnel est de trois ans renouvelable une fois.

Article 37

Le Comité du personnel représente les intérêts des agents visés à l'article 12 et coopère au bon fonctionnement des services en permettant à ces agents de faire connaître leur opinion.

Le Comité du personnel peut, de sa propre initiative ou à la demande du Secrétaire Général, donner un avis à ce dernier sur toute difficulté de portée générale relative à l'interprétation ou à l'application du présent Règlement ou toute autre mesure de caractère général touchant le personnel, qu'elle fasse partie ou non du présent Règlement. Il doit être consulté sur toute modification à apporter au présent Règlement, aux barèmes des traitements, aux indemnités ou au régime de sécurité sociale des agents visés à l'article 12.

Lorsque le Secrétaire Général demande un avis au Comité du personnel, il fixe, compte tenu de l'urgence de la question soumise au Comité, le délai dans lequel l'avis doit être exprimé. »

PROTOCOLE 29

Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2013 et du 31 décembre 2013 au 1er janvier 2014 entre 20 heures et 06 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2013 et celle du 31 décembre 2013 au 1er janvier 2014 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 30

Interruption de service des écluses au Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20.00 heures au dimanche à 08.00 heures et du dimanche à 20.00 heures au lundi à 06.00 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2014, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 31

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 32

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 12 juin 2014 à Strasbourg.