

COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN



SESSION D'AUTOMNE 2009

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2009 - II)

Strasbourg, le 3 décembre 2009

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (09) 2 Final

SESSION D'AUTOMNE 2009

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2009-II)

Strasbourg, le 3 décembre 2009

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 plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour | 1 |
| Protocole 2 : Composition de la Chambre des Appels | 1 |

II. Questions générales et juridiques

| | |
|--|----|
| Protocole 3 : Réalisation des objectifs de la présidence 2008-2009 de la CCNR..... | 2 |
| Protocole 4 : Exécution des programmes de travail | 5 |
| Protocole 5 : Orientations de la présidence belge de la Commission Centrale pour la période 2010-2011..... | 5 |
| Protocole 6 : Programmes de travail des comités | 8 |
| Protocole 7 : Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2010-2011..... | 29 |
| Protocole 8 : Changement climatique et navigation rhénane | 30 |
| Protocole 9 : Procédure internationale d'alerte et de communication | 33 |
| Protocole 10 : Relation avec la Commission européenne | 39 |
| Protocole 11 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR..... | 39 |

III. Aspects économiques

| | |
|--|----|
| Protocole 12 : Situation économique de la navigation rhénane – Effets de la crise économique | 44 |
|--|----|

IV. Environnement et élimination des déchets

| | |
|--|----|
| Protocole 13 : Mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure | 53 |
| Protocole 14 : Transport de MTBE/ETBE et pollution du Rhin..... | 53 |

V. Patentes de batelier et équipages

Protocole 15 : Reconnaissance du certificat de conduite hongrois 54

Protocole 16 : Arrangement administratif à conclure avec la République de Hongrie 60

VI. Règles de circulation

Protocole 17 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Article 1.10)..... 93

Protocole 18 : Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Annexes 1, 3, 7 et 10)..... 93

VII. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 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) 97

VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Protocole 20 : Abrogation de l'ADNR – Introduction de l'ADN sur le Rhin 98

IX. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable

Protocole 21 : Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable 113

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

Protocole 22 : Relevé 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..... 113

XI. Budget et administration

Protocole 23 : Approbation des comptes de l'exercice 2008 de la Commission Centrale 114

Protocole 24 : Approbation des comptes de l'exercice 2008 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans 114

XII. Questions diverses

| | |
|--|-----|
| Protocole 25 : Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An | 114 |
| Protocole 26 : Interruption de la manœuvre des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine | 115 |
| Protocole 27 : Communiqué à la presse | 115 |
| Protocole 28 : Date de la prochaine session | 115 |

**RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2009**

PROTOCOLE 1**Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale
Adoption de l'ordre du jour**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2**Composition de la Chambre des Appels****Résolution**

La Commission Centrale, sur la proposition des délégations allemande, belge, française, néerlandaise et suisse, a désigné, conformément à l'article 45bis de la Convention de 1963 portant amendement à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, comme suit les membres de la Chambre des Appels de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, pour la période du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2015 :

| | | |
|--------------------|----------------------------|-------------|
| Juges : | M. Wolfgang BALL | (Allemagne) |
| | M. Herman CRAEYBECKX | (Belgique) |
| | Mme Hélène GEBHARDT | (France) |
| | M. B.C. de SAVORNIN LOHMAN | (Pays-Bas) |
| | M. Fritz RAPP | (Suisse) |
| Juges-suppléants : | M. Alfred Adelbert GÖBEL | (Allemagne) |
| | M. Antoon VERSTREKEN | (Belgique) |
| | M. Bernard BANGRATZ | (France) |
| | M. K.F. HAAK | (Pays-Bas) |
| | Mme Marie-Louise STAMM | (Suisse) |

PROTOCOLE 3

Réalisation des objectifs de la présidence 2008-2009 de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de son Président sur la mise en oeuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2008-2009,

remercie M. LINGEMANN pour l'efficacité et la constance de son action en tant que Président ainsi que son équipe pour le travail réalisé.

Annexe

Bilan de la présidence allemande 2008/2009 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

I. Introduction

La présidence allemande a pu appuyer ses travaux sur la Déclaration de Bâle de 2006. Les principales tâches de la présidence ont porté sur l'examen des thèmes de la navigation et du changement climatique, sur l'adaptation permanente des prescriptions en navigation rhénane et sur la coopération internationale de la CCNR.

Nous avons franchi à cet égard d'importantes étapes dans une nouvelle direction et nous avons développé et renforcé l'importance de la CCNR en tant qu'organisation internationale autonome.

La délégation allemande remercie les autres délégations ainsi que le Secrétariat pour leur coopération confiante et leur fort engagement en faveur de la mise en œuvre des principales tâches fixées par la présidence au cours des deux années écoulées.

II. Principales tâches et mesures 2008/2009

1. Protection du climat et modification climatique

Il ne fait aucun doute que le changement climatique aura une incidence sur la navigation rhénane. L'élaboration de stratégies pour la gestion de ces modifications constitue une tâche importante pour la politique nationale et internationale de la navigation intérieure et donc aussi pour la CCNR. L'adaptation de la navigation rhénane aux possibles effets des changements climatiques nécessite une action coordonnée de toutes les parties concernées.

Le Congrès de la CCNR sur le thème "Navigation rhénane et changement climatique – Défi et opportunité" tenu les 24 et 25.06.2009 à Bonn a offert une plate-forme pour des échanges de vues sur les derniers enseignements scientifiques. Des représentants de la science, de l'économie, de la politique et de l'administration ont saisi cette occasion pour examiner les actions possibles.

Les résultats du congrès constituent la base pour une réflexion étayée de la CCNR et de ses Etats membres sur un thème qui nous accompagnera au cours des prochaines années. La CCNR est ainsi devenue un forum de discussion de premier rang sur le thème "Changement climatique et navigation intérieure".

2. Protection de l'environnement

Au cours des deux dernières années, la CCNR a œuvré avec détermination en faveur d'une nouvelle diminution de la consommation énergétique et particulièrement des émissions polluantes des bateaux de la navigation intérieure, notamment par le recours à des carburants moins polluants, afin de maintenir l'avance de la navigation en tant que mode de transport écologique.

La CCNR s'engage en particulier en faveur de l'évolution des directives européennes relatives aux carburants et aux gaz d'échappement. L'évolution de la directive européenne relative aux carburants a permis d'introduire aussi en navigation intérieure des carburants à faible teneur en soufre (< 10 ppm) à compter du 01.01.2011. Afin d'abaisser aussi les émissions de dioxyde de carbone, il nous incombe à présent de réduire aussi la consommation en carburant des bateaux de la navigation intérieure. L'adaptation permanente des valeurs limites pour les gaz d'échappement nécessitera en outre de nouvelles initiatives et propositions de la CCNR au regard de l'étude d'impact de l'UE.

3. Adaptation permanente des prescriptions applicables à la navigation rhénane

- a) La CCNR s'est fixé pour objectif une articulation claire et simple de ses règlements et la préservation des standards de sécurité et environnementaux. Dans ce contexte, la CCNR a adopté des lignes directrices pour son activité réglementaire. Elle a ainsi établi une base à la fois pour la teneur et les procédures en vue d'une évolution contemporaine de ses règlements.

Des progrès significatifs ont été réalisés au cours des deux années pour la mise en œuvre de cette décision de principe. Des travaux supplémentaires demeurent nécessaires en ce qui concerne le projet de "Règlement relatif au personnel de la navigation intérieure" qui n'a malheureusement pas encore pu être adopté.

- b) La Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est entrée en vigueur le 01.11.2009. La CCNR a chargé une entreprise privée de l'élaboration d'un système de paiement électronique moderne qui, selon les constatations de la Conférence des Parties Contractantes, sera opérationnel à partir du 01.07.2010.

La Conférence des Parties contractantes devra à présent adapter la Convention aux exigences actuelles de l'écologie et à l'état de la technique. Elle sera appuyée à cet effet par la CCNR dans la limite de ses compétences.

4. Coopération internationale

- a) L'un des projets déterminants de la CCNR concerne le renforcement de la coopération avec l'UE.
Dans ce domaine, plusieurs rencontres de représentants de la CCNR et de la Commission européenne au cours des deux dernières années ont permis de poser les jalons pour une coopération encore plus intense.

- b) L'intensification de la coopération avec les autres commissions fluviales européenne souhaitée par la CCNR a été atteinte au cours des deux années écoulées en ce qui concerne la Commission de la Moselle. L'attribution réciproque du statut d'observateur a permis d'établir la coopération sur une base solide. Les principaux thèmes sont l'harmonisation des prescriptions de police et l'observation du marché.

La coopération entre la CCNR et la Commission du Danube n'a pu être développée autant que souhaité en raison du ralentissement du processus de révision de la Convention de Belgrade. Des projets tels que la tenue de réunions communes des deux organisations devront être repris au terme des négociations relatives à la révision.

Le statut d'observateur a été accordé au Grand Duché de Luxembourg. Un bilan positif peut aussi être fait de la coopération avec les Etats observateurs de l'Europe centrale et orientale. Les arrangements administratifs relatifs à la reconnaissance des certificats de conduite et des patentes conclus avec la Roumanie et la République tchèque constituent un progrès important. Un arrangement similaire sera conclu prochainement avec la Hongrie.

- c) Par le biais de leurs recommandations communes concernant des mesures hydromorphologiques sur le Rhin, la CCNR et la CIPR ont pu apporter une contribution significative à l'équilibrage des intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation. La participation constructive de la CIPR au Congrès 2009 "Changement climatique et navigation rhénane" de la CCNR témoigne des efforts des deux parties pour la compréhension mutuelle de leurs intérêts et la recherche de compromis. Une base est ainsi établie pour de futurs projets et événements communs.
- d) L'échange d'informations sur le plan international a pu être amélioré au cours des deux années écoulées, notamment par des projets communs de l'UE et de la CCNR pour l'observation du marché. Une intégration de ces projets communautaires dans des structures de coopération stables et durables a été préparée par l'intensification de la coopération avec la Commission européenne.

5. Relations publiques

Au cours de la présidence allemande a été célébré le 140^{ème} anniversaire de l'Acte de Mannheim. Cette célébration a permis de retracer l'évolution historique des "principes fondamentaux de Mannheim". A cette occasion ont pu être démontrées l'importance et l'actualité de l'Acte de Mannheim encore au 21^{ème} siècle pour la liberté et l'uniformité du régime de la navigation sur le Rhin.

Face aux milieux spécialisés, la CCNR présente depuis ces deux dernières années d'une manière encore plus lisible que dans le passé son profil d'une organisation efficace et innovante. La modernisation de son site Internet a fait d'importants progrès tant sur le plan de la teneur que sur le plan technique. Le développement ciblé de son offre demeure une tâche permanente d'une grande importance. Les décisionnaires de la profession de la navigation et de l'administration ont accueilli très favorablement au cours des deux années écoulées les événements spécialisés organisés par la CCNR, tels que les colloques et tables-rondes.

III. **Perspectives**

La présidence allemande a repris et poursuivi dans de nombreux domaines le travail de la présidence suisse qui l'a précédée. Parallèlement, elle a donné des impulsions pour de nouveaux développements. La politique de la navigation intérieure en Europe nécessitera aussi à l'avenir une coopération étroite de toutes les parties concernées. Le fait que la présidence belge de la CCNR coïncide l'an prochain avec la présidence belge de l'UE constitue une opportunité importante pour une meilleure prise en compte des intérêts de la navigation intérieure.

PROTOCOLE 4

Exécution des programmes de travail

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Orientations de la présidence belge de la Commission Centrale pour la période 2010-2011

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 2010-2011,

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

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2009-II-6).

Annexe

Orientations pour la présidence belge

1. Liaison navigation rhénane – réseau nord-sud

La présidence belge a l'intention de tenir la session plénière du printemps 2011 en Belgique. Ceci constituerait une occasion de souligner l'intérêt que porte la CCNR à la navigation intérieure hors du bassin du Rhin ainsi que son rôle potentiel dans ce domaine. Il est prévu de visiter à cette occasion certaines infrastructures créées pour la liaison Seine – Escaut et de présenter les perspectives d'avenir de cette liaison.

2. Congrès Platina

L'objectif est que la présidence belge et la CCNR apportent une contribution commune à un événement important pour la navigation rhénane, organisé par le bureau de communication pour la navigation intérieure de la Flandre, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, dans le cadre de PLATINA au cours du deuxième semestre de l'année 2010.

Dans ce contexte est envisagée la présentation de deux études actuellement menées en Belgique (Etude relative à la présence de doubles-coques pour les petits bateaux-citernes de la navigation intérieure – Etude relative à l'amélioration énergétique de bateaux de la navigation intérieure) ainsi que du rapport actualisé de la CCNR "Bateaux du futur".

3. ITF Leipzig

Participation à la conférence de l'ITF à Leipzig en mai 2010 sur le thème "Transport et innovation". La présidence belge est favorable à la présentation d'un rapport de la CCNR relatif à la capacité d'innovation de la navigation intérieure.

Cette contribution pourrait être préparée par un groupe de travail ad hoc également chargé de l'actualisation du rapport de la CCNR réalisé en 2002 "Bateaux et navigation du futur". Ces travaux contribueraient à renforcer le poids de la CCNR dans le cadre d'initiatives de PLATINA portant sur les innovations en navigation intérieure.

4. Coopération avec la Commission européenne

La présidence belge souhaite poursuivre les consultations en cours relatives à la coopération entre la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission européenne. Il convient à cet égard de distinguer deux aspects :

- Optimisation de la formule "Groupe de travail commun" telle qu'elle existe dans le domaine des prescriptions techniques par la conclusion d'une convention administrative de type "Joint Management Agreement" suivant les procédures communautaires actuelles. Cette formule pourrait ensuite être étendue à d'autres domaines dans lesquels la CCNR possède une compétence réglementaire ou dans lesquels elle réalise des tâches pour la Commission (Observation du marché). Ces initiatives pourraient être planifiées à court terme (2010).
- Recherche de modalités pour une structure de travail commune pouvant s'associer dans un délai d'environ 3 ans aux mécanismes actuels (Platina, observation du marché, Joint Management dans le domaine des prescriptions techniques) et permettant d'inclure d'autres tâches.
La base juridique pour cet instrument pourrait être constituée par un accord conclu entre la CCNR et la Communauté européenne.

5. Modernisation de la navigation intérieure européenne

Pour faire face au contexte de la crise, la CCNR s'engagera en faveur d'initiatives susceptibles de contribuer à la modernisation de la navigation intérieure.

- Révision des prescriptions dans le domaine des certificats de conduite et des équipages

L'innovation et la modernisation en navigation intérieure doivent progresser en même temps qu'une évolution adaptée de la réglementation.

Pour les années 2010 – 2011, les principaux travaux porteront sur le thème des qualifications professionnelles. La CCNR a déjà témoigné de l'importance qu'elle accorde à ce thème. En outre, le Comité STF a déjà élaboré certaines propositions.

La présidence belge a l'intention d'accorder aux travaux suivants la priorité nécessaire :

- poursuite des consultations relatives aux modalités d'examen ;
- utilisation de simulateurs ;
- révision des prescriptions dans le domaine de la composition des équipages.

L'objectif est d'ouvrir l'accès à la navigation intérieure aux personnes qui ont acquis une expérience professionnelle dans d'autres secteurs. Au terme d'une formation accélérée avec le recours à des techniques de formation modernes justifiant un raccourcissement de la durée prescrite d'expérience en navigation intérieure, ces personnes pourraient rapidement exercer des fonctions en navigation intérieure.

La présidence belge souhaite aussi se fixer pour mission d'obtenir des progrès significatifs dans le domaine de la reconnaissance de livrets de service d'Etats tiers externes au bassin fluvial du Rhin.

- ISGINTT

Dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, la modernisation résulte d'une meilleure coordination aux interfaces bateau/terre. Tel est l'objectif du projet ISGINTT.

Il semble que le document ISGINTT sera publié en 2010. Avec l'appui du Secrétariat, la présidence belge souhaite organiser une conférence destinée à présenter l'ISGINTT et à attirer l'attention sur le guide.

A l'occasion de cette initiative pourraient être associés aussi les grands ports intérieurs et maritimes. Cette conférence pourrait être organisée dans un port belge ou à Bruxelles, où la plupart des associations professionnelles concernées ont établi leur siège.

- Promotion de la navigation intérieure en tant que moyen de transport durable

Développement de l'utilisation de technologies modernes en navigation intérieure afin d'améliorer pour l'avenir la sécurité et le caractère respectueux de l'environnement de ce mode de transport (tachygraphe numérique, SIF, révision des valeurs d'émissions de moteurs, équipement des bateaux, "cold ironing", etc.).

Une priorité est accordée à ce domaine d'activité.

- Adaptation aux changements climatiques

La présidence belge souhaite affiner les orientations examinées lors du Congrès 2009 de la CCNR "Navigation rhénane et changement climatique".

- Simplification de la réglementation

Poursuite des travaux de révision et de simplification des prescriptions de la CCNR afin d'apporter une contribution à l'harmonisation des prescriptions à l'échelle européenne.

6. Réflexion relative à l'organisation de la CCNR

Les dernières modifications majeures de l'organisation de la CCNR datent de l'année 2001 (Introduction du statut d'Etat observateur, associations agréées, etc.).

Près de dix années s'étant écoulées entre temps, il conviendrait de procéder à un examen de ces mesures afin de déterminer s'il y a lieu de les actualiser et s'il est possible d'améliorer certains aspects de l'organisation interne.

PROTOCOLE 6

Programmes de travail des Comités

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 2010-2011 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

| n° | Tâche | Mandat / Objet | Début | Fin | Priorité |
|----|--|--|-------|------|----------|
| 1 | Elaboration d'un règlement créant une attestation de personnel navigant | Résolution 2003-I-8 | 2006 | 2010 | I |
| 2 | Version consolidée de l'Acte de Mannheim | Comité DF du 2 avril 2009 (DF (09)m 5) | 2009 | 2010 | I |
| 3 | Question intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire Examen des modalités d'application de l'Accord de coopération entre la CCNR et la CE | | 2010 | 2011 | I |
| 4 | Sanction sur la base du droit national en cas d'infraction à la réglementation de la navigation rhénane | DF (09)m 5 | 2008 | 2011 | II |
| 5 | Concilier promotion de la navigation intérieure et objectifs de protection de l'environnement (Natura 2000) | PRE (09) 15 | 2010 | 2011 | II |
| 6 | Certificat d'appartenance à la navigation du Rhin – Actualisation de la résolution 1984-I-3 | | 2008 | 2011 | II |
| 7 | Voies de recours pour le personnel en cas de conflit | | 2009 | 2011 | II |
| 8 | Conclusions de contrats de droit privé par la CCNR | Sous-comité administratif | 2010 | 2011 | II |

II – Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE ECO :

| Missions | | | | | |
|----------|---|--------------|----------------|--|----------|
| 1. | Partie thématique : - influence du changement climatique sur la navigation rhénane ; - développement durable de la navigation intérieure - échanges de vues sur la politique des transports en Europe au regard de la navigation intérieure et du développement du transport par voie d'eau; promotion de la navigation rhénane | | | | |
| n° | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Priorité |
| 1.1 | Changement climatique : Contributions au vu des aspects économiques : a) incidence sur la navigation rhénane et évaluation en vue des futures performances requises ; (« <i>adaptation</i> ») b) profil environnemental du mode ; évaluation d'éventuelles mesures de renforcement ; (« <i>mitigation</i> ») ; | I-10 | II-11 | - Travaux en coordination avec les comités RV et TP ; - compte rendu régulier de l'état des lieux et des orientations à donner ; (voir Résolution 2009-II ...) | I |
| 1.2 | Bateaux et navigation du future : - mise à jour du rapport - présentation des conclusions; | I-10 | I-10 | Présentations à prévoir dans le cadre de l'ITF (Leipzig, mai '10) et de PLATINA (Bruxelles, octobre '10) | I |
| 1.3 | Questions économiques relatives à la situation sur le marché des transports et de la navigation intérieure ; a. suivi des réflexions sur la crise en navigation calle sèche ; b. poursuite des échanges avec les professionnels de la navigation citerne (recomposition de la flotte) | I-10 I-10 | II-11 II-11 | | I |
| 1.4 | Réflexion et proposition sur la poursuite du projet « Observation du marché européen de transport par voie d'eau » | I-10 | I-10 | Dans le cadre des pourparlers avec la CE | I |
| 1.5 | Réglementation économique pour le secteur des transport / navigation intérieure a) Internalisation des coûts externes et imputation des coûts d'infrastructure à la navigation intérieure; b) droits d'émissions des gaz à effet de serre. | I-10 | II-11 | - suivi des travaux de la CE - Travaux réalisés dans un premier temps par le secrétariat en vue des contributions à faire (voir aussi 2.1) | II I |
| 1.6 | Promotion du transport par voie d'eau : a) contributions ponctuelles au niveau du Plan d'action NAIADES ; b) intégration du transport par voie d'eau dans les chaînes logistiques | I-10 | II-11 | | II |
| 1.7 | Marché de l'emploi : a) compléter la description chiffrée des marchés nationaux de travail ; b) aperçu et analyse du marché de l'emploi international ; | I-10 I-10 | I-10 I-11 | | II |

| Missions | | | | | |
|----------|---|-------|-------|--|----------|
| 2 | Partie Instruments : a) manifestations (semi-)publiques (tables rondes, symposium, colloques, congrès) b) instrument économétrique : observation du marché | | | | |
| n° | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Priorité |
| 2.1 | Organisation de tables rondes et d'autres réunions de la CCNR ou dans le cadre du Comité (réunion thématiques) sur les questions d'actualité ; thèmes de l'actualité, suivant l'appréciation du comité (à prévoir) ; a. atelier sur l'imposition des coûts externes et les effets sur la position concurrentielle du mode NI; b. atelier sur les droits d'émissions des gaz à effet de serre dans le domaine des transports au vu de la place du mode NI; | I-10 | II-11 | Les catégories professionnelles plus particulièrement concernées seront associées à ces travaux ; Internalisation couts externes Droits d'émissions des gaz d'effet de serre ; Voir 1.5 ci-dessus | I |
| 2.2 | Mise en place d'une observation du marché de la navigation intérieure et rhénane et caractérisation d'instruments de mesure | I-10 | II-11 | Publications semestrielles ; rapports réguliers sur la situation économique au vu de la crise | I |

III - Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE ED :

1. En coordination avec la CPC : suivi des questions liées au Règlement d'application de la CDNI ;
2. Examen des questions relatives à la protection de l'environnement en navigation intérieure pour autant que celles-ci ne relèvent pas de la compétence d'un autre comité de la Commission Centrale.

| n° | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Priorité |
|-------------|---|-------|-------|--------------|----------|
| CDNI | | | | | |
| 1.1 | Financement des catégories de déchets distinguées dans la convention : <ol style="list-style-type: none"> a. évaluation du système de tarification des déchets huileux et graisseux (aspects : prévention ; juste distribution des charges) ; b. pour les autres déchets : inventaire des méthodes de financement existantes auprès des Etats partis ; le cas échéant : propositions de harmonisation ; | I-10 | II-11 | | II |
| | | I-10 | II-10 | | I |
| 1.2 | Adaptation des textes de la partie A (déchetts huileux et graisseux) | I-10 | I-10 | | I |
| 1.3 | Procédures de la partie B (déchetts liés à la cargaison) : <ol style="list-style-type: none"> a) Evaluation des standards de déchargement et utilisation de la liste des matières ; b) développement d'une procédure pour le déchargement de résidus de cargaison sous forme gazeuse <ul style="list-style-type: none"> - standards de déchargement ; - stations de réception des déchetts gazeux (caractéristiques, nombre, réseau) ; | I-10 | II-10 | | I |
| | | I-10 | II-11 | | I |
| CCNR | | | | | |
| 2.1 | Utilisation de peintures pour la protection des surfaces exposées au milieu aquatique : <ol style="list-style-type: none"> a. inventaire des produits utilisés ; b. évaluation écologique (réglementation existante) ; c. élaboration de règles spécifiques pour la navigation intérieure | I-10 | II-10 | | I |
| | | I-11 | I-11 | | I |
| | | II-11 | II-11 | | II |
| 2.2 | Changement climatique : <ul style="list-style-type: none"> - identification de contributions relative à l'amélioration du profil écologique de la navigation intérieure | II-10 | II-11 | | I |

IV - Comité technique permanent

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE TP :

Entretien de la voie navigable en fonction des évolutions en navigation intérieure

Les points principaux des travaux du Comité Technique Permanent des années 2010/2011 concernent :

- Adaptations de la navigation rhénane aux possibles conséquences du changement climatique (voir chiffre 1)
- Fixation de l'étiage équivalent 2012 (voir chiffre 2)
- Examen de la nécessité de la conception et de la réalisation d'un inventaire des aires de stationnement sur le Rhin et concertation le cas échéant (voir chiffre 3)

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Prio- rité |
|-----------|--|---------------------------------------|--------|---------|--|---------------|
| 1. | Adaptations de la navigation rhénane aux possibles conséquences du changement climatique | 2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 | | | | |
| 1.1 | Développement d'options d'actions transfrontalières pour l'adaptation au changement climatique | | 1/2010 | 12/2011 | Proposition de points clés pour les options d'actions au cours de la session d'automne 2011 | I |
| 1.2 | Echange d'informations sur les activités au sein des Etats membres et inventaire des options d'actions pour l'adaptation au changement climatique | | | | Il s'agit de préparer une synthèse des travaux et mesures en cours (par ex. scénarios climatiques, projets d'infrastructures) | I |
| 1.3 | Coopération avec la CIPR et la KHR | | | | Collecte d'informations hydrographiques (par exemple Projet Rheinblick 2050) et écologiques (par exemple mise en œuvre de la DCE et Rhin2020), Concertation sur la coopération entre les trois organisations | I |
| 2. | Fixation de l'étiage équivalent 2012 | | 2/2010 | 12/2012 | | I |
| 3. | Examen de la nécessité de la conception et de la réalisation d'un inventaire des aires de stationnement sur le Rhin et concertation le cas échéant | 2007-II-6, IV | | 4/2011 | Coordination et concertation internationale sur les conceptions nationales concernant la répartition géographique et la capacité | I |
| 4. | Entretien et amélioration permanente de la voie navigable en fonction des évolutions de la navigation intérieure et prise en compte de l'évolution des systèmes d'information fluviale (SIF) | 1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26 | | | | |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Prio- rité |
|------------|--|--------------------------------------|--------|---------|--|---------------|
| 4.1 | Disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur | 2007-II-6, IV | | | Examen de l'évolution de la disponibilité et de la nécessité de mesures particulières | II |
| 4.2 | Tirant d'air des ponts sur le Rhin supérieur | TP (06) 16 | 2/2006 | 10/2011 | Actualisation du rapport de 2001 (2001-I-28) | II |
| 4.3 | Evaluation de nouvelles mesures | | | | | --- |
| 5. | Disponibilité de la voie navigable Rhin en tant qu'infrastructure de chaînes de transport | | | | | |
| 5.1 | Recensement et analyse des restrictions dues à des festivités | 2007-II-6, IV | | 4/2011 | Etat des lieux et analyse des restrictions, puis examen de la nécessité de mesures spéciales telles que la fixation d'objectifs. | II |
| 5.2 | Recensement des restrictions dues à des accidents | 2007-II-6, IV | | 4/2010 | Etat des lieux et analyse des restrictions, puis examen de la nécessité de mesures spéciales. | II |
| | Analyse | | | 4/2011 | | |
| 5.3 | Recensement des dimensions maximales des convois poussés | 2004-I-27 | | 4/2010 | Des voyages d'essai correspondants n'ont pas encore pu être réalisés en raison des hauteurs d'eau | II |
| | Analyse | | | 4/2011 | | |
| 6. | Préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation | 1995-I-29 | | | Préparation des projets de résolutions pour la session plénière | --- |
| 7. | Examen de l'évolution des hauteurs d'eau en aval de l'écluse d'Iffezheim | 1978-I-2 1984-I-29 | | | Evaluation des mesures permanentes | --- |
| 8. | Analyse au cas par cas de données relatives aux accidents concernant l'infrastructure de la voie navigable | 2006-I-4, IV | | | | --- |
| 9. | Observation de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive cadre européenne relative à l'eau ; le cas échéant, présentation de propositions ; Participation à la Common Implementation Strategy (CIS) | 2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12 | | | | --- |
| 10. | Participation à la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau en coopération avec la CIPR | | | | | --- |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Prio- rité |
|-----|---|------------------------|---------|-----|--------------|---------------|
| 11. | Suivi de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive communautaire Faune-Flore Habitat; le cas échéant, présentation de propositions. Participation au Working group on rivers de la Commission européenne | 2004-I-12 2005-I-12 | 10/2003 | | | --- |
| 12. | Suivi des activités et coopération avec d'autres organisations internationales | | | | | --- |

V – 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 de la navigation intérieure
(River Information Services RIS)

Règlements concernés

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR),
Guide de radiotéléphonie en navigation intérieure,
Résolutions sur les directives et standards des Services d'information fluviale,
Règlement de visite des bateaux du Rhin

Principales tâches du Comité du règlement de police pour les années 2010/2011

Dimensions des assemblages de bâtiments,
Vue directe depuis la timonerie, AIS Intérieur

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|-----------|--|------------------------------------|--------|---------|--|---|------------|
| | | | | | | | Groupe |
| 1. | Adaptation permanente générale des prescriptions de police | | | | | | |
| 1.1 | Restructuration / harmonisation étendue des prescriptions relatives au trafic, y compris CEVNI | RP (07) 7 | 4/2007 | 12/2010 | En coopération avec la CEE-ONU et les commissions fluviales | Harmonisation étendue des prescriptions européennes relatives au trafic | I RP/G |
| 1.2 | Adaptation des prescriptions à la Convention relative à l'élimination des déchets | Entrée en vigueur de la Convention | 8/2009 | 6/2010 | Travaux gérés par ED | Modification du RPNR | I RP/G |
| 1.3 | Adaptation aux évolutions en navigation intérieure des connaissances linguistiques exigibles | | 9/2008 | 12/2010 | Travaux gérés par STF, possibilité de préciser les prescriptions relatives au trafic | Modification du RPNR, Guide de radiotéléphonie en navigation intérieure | I RP/G |
| 1.4 | Reprise dans le RPNR de prescriptions nationales applicables aux bateaux de plaisance et menues embarcations | | | | Décision de principe et rédaction des prescriptions | Modification du RPNR (Complément) | II RP/G |
| 2. | Modification du RPNR suivant les développements actuels ou les enseignements acquis | | | | | | |
| 2.1 | Modernisations des exigences relatives à la vue directe | | 9/2004 | 12/2010 | Coopération RP et RV ainsi que JWG | Modification du RPNR (et du RVBR et de la directive 2006/87/CE) | I RP/G |
| 2.2 | Précision de la signalisation des bâtiments transportant des matières dangereuses | | 9/2008 | 12/2010 | | Modification du RPNR | I RP/G |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|-----------|--|---|--------|---------|---|-----------------------------------|----------|
| | | | | | | | Groupe |
| 2.3 | Examen et proposition de mesures en liaison avec la promotion de la navigation poussée | 2003-I-21 | | 12/2011 | Elargissement de la fourchette de hauteurs d'eau pour les formations de 6 barges ; en coopération avec TP ; Il reste à analyser les résultats des voyages d'essai | Modification du RPNR | I |
| | | | | | | | RP/G |
| 2.4 | Simplification et précision des prescriptions relatives aux dimensions maximales d'assemblages de bâtiments sur le Rhin moyen | | 8/2006 | 12/2011 | | Modification du RPNR | I |
| | | | | | | | RP/G |
| 2.5 | Compléments à la signalisation de bâtiments ou convois de grande longueur | Réunion avec les polices fluviales 2009 | 2/2011 | 12/2011 | | Modification du RPNR (Complément) | II |
| | | | | | | | RP/G |
| 3. | Application uniforme des prescriptions de police par les Etats membres | | | | | | |
| 3.1 | Etablissement des conditions pour une action uniforme en cas d'interdiction de poursuivre le voyage | | | | Avec DF | | I |
| | | | | | | | RP/G |
| 3.2 | Concertation sur l'application d'autres sanctions | | | | | | II |
| | | | | | | | RP/G |
| 3.3 | Analyse et traitement final des questions et propositions soulevées avec les polices fluviales 2006 et 2009 | | 3/2007 | 12/2011 | | | II |
| | | | | | | | RP/G |
| 4. | Suivi et repérage en navigation intérieure (Vessel Tracking and Tracing) | | | | | | |
| 4.1 | Examen de la nécessité et, le cas échéant, préparation d'une ligne directrice pour le montage et l'utilisation d'appareils AIS Intérieur | | | 4/2011 | Sur la proposition du groupe d'experts et de la délégation allemande | Aucune | I |
| | | | | | | | RIS/G |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|-----------|--|----------------|--------|---------|--|--|----------|
| | | | | | | | Groupe |
| 4.2 | Equipement de bateaux de plaisance avec l'AIS Intérieur | | 6/2008 | 12/2010 | | Le cas échéant, modification du standard, compléments apportés au RPNR et RVBR | I |
| | | | | | | | RIS/G |
| 4.3 | Adaptation du standard au règlement (CE) 415/2007 | | | 4/2010 | | Le cas échéant, modification du standard | II |
| | | | | | | | RIS/G |
| 4.4 | Adaptation permanente du standard | 2006-I-21 | | | Adaptation permanente en concertation avec le groupe d'experts et la Communauté européenne | Préparation de documents apportant des précisions, corrections et compléments ; le cas échéant, modification du standard | II |
| | | | | | | | RIS/G |
| 4.5 | Examen de la nécessité et, le cas échéant, élaboration d'exigences techniques relatives aux capteurs de position GPS et compas GPS | | 3/2009 | 12/2012 | Reprise d'exigences applicables à la navigation maritime | Le cas échéant, compléments apportés au RVBR | II |
| | | | | | | | RIS/G |
| 5. | ECDIS intérieur | | | | | | |
| 5.1 | Elaboration d'exigences relatives à la visualisation d'informations AIS Intérieur, notamment pour la communication bateau-bateau | | 9/2007 | 6/2011 | Sur la base d'un projet pilote lancé en Allemagne | Aucune ; le cas échéant, standard pour les fabricants | I |
| | | | | | | | RIS/G |
| 5.2 | Adaptation du standard au futur règlement correspondant de la CE | | 3/2008 | 4/2010 | | Le cas échéant, modification du standard | II |
| | | | | | | | RIS/G |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|-----------|--|----------------------------------|--------|---------|---|--|----------|
| | | | | | | | Groupe |
| 5.3 | Adaptation permanente du standard | 2001-I-16 | | | Adaptation permanente en concertation avec le groupe d'experts et la Communauté européenne (notamment exigences relatives à la qualité et à la teneur minimum des cartes ECDIS Intérieur ; Indication des profondeurs minimales des chenaux navigables) | Préparation de documents apportant des précisions, corrections et compléments ; le cas échéant, modification du standard | II |
| | | | | | | | RIS/G |
| 6. | Avis à la batellerie | | | | | | |
| | Adaptation permanente du standard | 2004-I-17 | | | Adaptation permanente en concertation avec le groupe d'experts et la Communauté européenne | Préparation de documents apportant des précisions, corrections et compléments ; le cas échéant, modification du standard | II |
| | | | | | | | RIS/G |
| 7. | Annonces électroniques en navigation intérieure | | | | | | |
| 7.1 | Vérification du succès de l'introduction de l'utilisation obligatoire des annonces électroniques, propositions relatives à l'extension | 2006-II-23, 2007-I-14, 2009-I-17 | 9/2008 | 12/2010 | Si nécessaire, organisation d'une table-ronde | Modification du RPNR | I |
| | | | | | | | RIS/G |
| 7.2 | Adaptation permanente du standard | 2003-I-23 | | | Adaptation permanente en concertation avec le groupe d'experts et la Communauté européenne | Préparation de documents apportant des précisions, corrections et compléments ; le cas échéant, modification du standard | II |
| | | | | | | | RIS/G |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|-----------|---|----------------|--------|---------|---|---|-------------|
| | | | | | | | Groupe |
| 8. | Aspects fondamentaux de l'utilisation des SIF | | | | | | |
| 8.1 | Protection des données dans le cadre des SIF | | | | Importance particulière pour la profession de la navigation ; conclusions de la table ronde SIF avec DF | Non prévisibles pour le moment | I RP/G |
| 8.2 | Analyse de la collecte d'informations SIF à bord, vérifications relatives à l'ergonomie et à la sécurité | | 3/2008 | 10/2012 | Analyse d'études de "Best Practice" et consultations | Aucune ; le cas échéant, ligne directrice pour l'installation dans la timonerie | II RIS/G |
| 9. | Contribution à l'utilisation du standard SIF | | | | | | |
| 9.1 | Si nécessaire, actualisation des guides existants pour l'ECDIS Intérieur, les Avis à la batellerie, les Annonces électroniques en navigation intérieure ainsi que le Suivi et repérage en navigation intérieure (Vessel Tracking and Tracing) | 2002-I-28 | 9/2010 | 9/2011 | Assistance aux développeurs et utilisateurs | Aucune | II RIS/G |
| 9.2 | Organisation d'une table ronde SIF (pour tous les standards SIF) | | 9/2010 | 11/2011 | Amélioration de l'acceptation, feedback pour le groupe d'experts et les administrations compétentes | Aucune | II RIS/G |

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

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE STF :

Questions relatives aux équipages et à la formation professionnelle

Règlements concernés

Règlement relatif au personnel de la navigation
 Mise à jour des directives aux autorités compétentes

| N° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquence pour le Règlement | Priorité |
|-----------|---|--|-------|---|--|-------------------------------|----------|
| 1. | Tâches courantes, à droit constant | | | | | | |
| 1.1 | Réorganisation réglementaire | Elaboration d'un règlement relatif au personnel de la navigation | 2008 | 2010 | | | I |
| 1.2 | Réorganisation des instructions de service | | 2010 | 2011 | Adaptations nécessitées par l'adoption du nouveau règlement relatif au personnel de la navigation Simplification des directives adressées aux autorités compétentes | | I |
| 1.3 | Réunion commune des commissions d'examen | | | oct/ nov 2011 | Limité aux commissions d'examen des Etats membres de la CCNR. Aborder la question de l'examen pratique et le simulateur | | I |
| 2. | Reconnaissance des titres délivrés par les Etats tiers | | | | | | |
| 2.1 | Reconnaissance des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar | | 2007 | En fonction du dépôt des demandes de reconnaissance | | | I |

| N° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquence pour le Règlement | Priorité |
|-----------|---|---|-------|------|---|--|----------|
| 2.2 | Reconnaissance de livrets de service non rhénans | - Reconnaissance mutuelle des livrets de service en Europe | 2007 | 2010 | Demandes de la Bulgarie, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie | <ul style="list-style-type: none"> - Adoption d'une résolution reconnaissant ces livrets de service - conclusion d'un arrangement administratif avec l'ensemble de ces Etats | I |
| 3. | Evolution des règles | | | | | | |
| 3.1 | Classification des patentes et dimension des bateaux | <ul style="list-style-type: none"> - Adaptation des exigences aux bateaux de plaisance de moins de 40 m - Assouplissement des exigences des bateaux à usage commercial de moins de 40 m | 2009 | 2011 | | Modification du Règlement relatif au personnel de la navigation | II |
| 3.2 | Rationalisation des modes d'acquisition des connaissances de secteurs | Organisation d'un atelier sur la base du recensement des modes utilisés dans les différents Etats de navigation intérieure et du rapport du groupe conjoint CCNR-CD, adopté en septembre 2005 | 2004 | 2011 | Adoption d'une déclaration commune à l'ensemble des Etats présents en vue d'adopter des modes similaires d'acquisition des connaissances de secteur | Possible adaptation du Règlement relatif au personnel de la navigation | II |
| 3.3 | Tachygraphe numérique obligatoire en navigation rhénane | Suites à donner à la table ronde du 9 octobre 2009 Définir les mesures à prendre suite aux décisions prises par le Comité préparatoire CCNR | 2009 | 2011 | | | II |

| N° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquence pour le Règlement | Priorité |
|-----|--|---|-------|------|--|--|----------|
| 3.4 | Usage du simulateur | Organisation d'une table ronde | | 2011 | | Possible modification du règlement relatif au personnel de la navigation | II |
| 3.5 | Etablir un label de qualité des formations de matelot et de mécanicien | Travail à conduire en collaboration avec Edinna et Platina | | | Les modalités de ce travail restent encore à définir. Ceci faciliterait la reconnaissance, sur le Rhin, des qualifications obtenues par voie de formation dans un Etat non membre de la CCNR | Possible modification du règlement relatif au personnel de la navigation | II |
| 3.6 | Communication en navigation intérieure | Suites à donner à la table ronde Participation aux travaux conduits dans d'autres cadres | | | | | II |

VII- Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Règlements concernés

Annexes à la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ;

Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ;

Instructions de service pour les autorités compétentes et commissions de visite

Principales tâches du Comité du règlement de visite pour les années 2010/2011

poursuite de l'amélioration des caractéristiques environnementales des bateaux de la navigation intérieure ;

Harmonisation à l'échelle communautaire de dispositions nationales ;

Modernisation et simplification des prescriptions techniques ;

Analyse et mise en œuvre d'enseignements pratiques

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|-----------|---|--------------------------------------|---------|---------|--|---|-------------------|
| | | | | | | | Groupe |
| 1. | Emissions de gaz à effet de serre | | | | | | |
| | Elaboration d'un rapport sur les possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO ₂ | 2008-I-12, 2009-I-5, 2009-II-8 | 11/2006 | 12/2011 | En coopération avec les associations professionnelles et d'autres organisations internationales | Aucune à l'heure actuelle | I RV/G |
| 2. | Sociétés de classification | | | | | | |
| 2.1 | Reconnaissance de sociétés de classification | | | 6/2010 | Plusieurs demandes pour le RVBR et la directive ont été déposées depuis plus d'un an | Modification des prescriptions techniques | I RV/G, JWG |
| 2.2 | Amélioration de la coopération avec les sociétés de classification | | | | Voir document RV 09)m 25 | Aucune à l'heure actuelle | I JWG |
| 3. | Installations électriques (Chapitre 9) | | | | | | |
| | Modernisation des exigences | 2000-I-20 | | 12/2010 | Une proposition datant de début 2001 est disponible ; la délégation allemande a prévu de présenter une proposition | Compléments aux prescriptions techniques | I RV/G |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|-----------|--|----------------|---------|---------|--|---|----------|
| | | | | | | | Groupe |
| 4. | Dispositions spéciales applicables aux bateaux historiques (Chapitre 19) | | | | | | |
| | Elaboration de prescriptions | JWG (07) 1 | 2007 | 12/2010 | Des propositions concrètes sont disponibles | Complément à la directive | I |
| | | | | | | | JWG |
| 5. | Dispositions spéciales applicables aux bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis) | | | | | | |
| | Correction de prescriptions, abrogation de la prescription de caractère temporaire | 1999-II-20 | 1/2006 | 12/2010 | Les prescriptions de caractère temporaire expirent le 30.9.2010 | Modification définitive des prescriptions techniques | I |
| | | | | | | | RV/G |
| 6. | Exigences relatives à la construction (Chapitre 3) | | | | | | |
| 6.1 | Précision des prescriptions relatives à la solidité | | 10/2008 | 12/2010 | Mise en œuvre des enseignements de la table-ronde "MS No Limits" | Modification des prescriptions techniques | I |
| | | | | | | | JWG |
| 6.2 | Révision des exigences relatives aux fenêtres dans la coque des bateaux | JWG (07) 1 | 9/2005 | 12/2012 | | Complément aux prescriptions techniques, modification de l'instruction de service | II |
| | | | | | | | JWG |
| 6.3 | Précision des prescriptions relatives à la cloison de poupe | | 12/2006 | 12/2010 | | Modification des prescriptions techniques | II |
| | | | | | | | RV/G |
| 7. | Timoneries, équipements nautiques (Chapitre 7) | | | | | | |
| 7.1 | Simplification des prescriptions relatives aux feux de navigation | JWG (07) 1 | 3/2006 | 3/2010 | Prise en compte de normes européennes ; Le RVBR est déjà modifié | Modification de la directive, suppression de l'annexe IX | I |
| | | | | | | | JWG |
| 7.2 | Simplification des prescriptions relatives aux appareils radar et indicateurs de vitesse de giration | JWG (07) 1 | 4/2008 | 3/2010 | Prise en compte de normes européennes ; Le RVBR est déjà modifié | Modification de la directive, annexe IX | I |
| | | | | | | | JWG |
| 7.3 | Compléments aux exigences applicables aux timoneries mobiles | RV/G (09)m 31 | 3/2010 | 12/2010 | | Modification des prescriptions techniques | II |
| | | | | | | | RV/G |
| 7.4 | Modernisation des exigences relatives à la vue directe | | 9/2004 | 12/2010 | Coopération RV et RP | Modification des prescriptions techniques, nouvelles instructions de service (Modification du RPNR) | II |
| | | | | | | | RV/G |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|------------|---|----------------|--------|---------|---|--|--------------------|
| | | | | | | | Groupe |
| 8. | Emissions de polluants (Chapitre 8bis) | | | | | | |
| 8.1 | Propositions de valeurs limites pour les émissions pour les prochaines étapes et adaptation aux prescriptions européennes | | 3/2005 | 4/2010 | En coopération avec la profession de la navigation, les constructeurs de moteurs et la Commission européenne | Harmonisation des prescriptions techniques avec les prescriptions communautaires relatives aux émissions | I |
| 8.2 | Adaptation et simplification des prescriptions, y compris Annexe J et directive n°16 | | 2010 | 6/2011 | Prise en compte d'une future modification de la directive 97/68/CE | Notamment abrogation de prescriptions distinctes de la CCNR | II RV/G, JWG |
| 9. | Dispositions spéciales applicables aux bateaux à passagers (Chapitre 15) | | | | | | |
| 9.1 | Elaboration d'exigences relatives aux stations d'épuration de bord | | 3/2008 | 3/2010 | Coopération RV et ED | Complément aux prescriptions techniques, nouvelles annexes | I RV/G |
| 9.2 | Garantie de la sécurité des passagers à bord des bateaux en service | 2004-II-22 | | 12/2012 | Vérification et le cas échéant proposition de solutions, propositions attendues de la profession de la navigation en coopération avec les autorités compétentes ; ces propositions ne sont pas encore disponibles | Modification des prescriptions techniques, éventuellement nouvelles instructions de service | II RV/G |
| 9.3 | Elaboration d'exigences relatives aux installations de débarquement | | 6/2006 | 12/2010 | Echange d'informations des commissions de visite | Nouvelle instruction de service | II RV/G |
| 10. | Manceuvrabilité (Chapitre 5) | | | | | | |
| | Simplification des prescriptions et adaptation à l'état de la technique | JWG (07) 1 | 6/2010 | 6/2013 | | Modification des instructions de service | II JWG |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|------------|--|----------------|---------|---------|---|--|------------|
| | | | | | | | Groupe |
| 11. | Emissions de bruit (Chapitre 8) | | | | | | |
| | Modernisation des prescriptions relatives aux émissions de bruit des bateaux et à bord | | | | Réduction des émissions de bruit, adaptation des prescriptions au droit communautaire | Modification des prescriptions techniques | II JWG |
| 12. | Sécurité du travail (Chapitres 11, 16) | | | | | | |
| | Modernisation des exigences relatives aux treuils | | 11/2007 | 12/2010 | | Modification des prescriptions techniques, nouvelle instruction de service | II RV/G |
| 13. | Installations à gaz liquéfiés (Chapitre 14) | | | | | | |
| | Actualisation des prescriptions relatives aux installations à gaz liquéfiés | JWG (07) 1 | 3/2006 | 12/2012 | | Modification des prescriptions techniques | II |
| 14. | Dispositions spéciales pour les bateaux des zones 1, 2 et 4 (Chapitre 19ter) | | | | | | |
| | Elaboration de prescriptions | JWG (07) 1 | 2/2007 | 6/2012 | Harmonisation des exigences au sein de l'UE | Complément à la directive | II JWG |
| 15. | Dispositions spéciales pour les bateaux de plaisance (Chapitre 21) | | | | | | |
| 15.1 | Précision des conditions de délivrance de certificats | JWG (07) 1 | 6/2007 | 3/2010 | | Instruction de service supplémentaire | II JWG |
| 15.2 | Adaptation au droit communautaire des prescriptions relatives aux émissions | | 10/2008 | 12/2010 | | Modification des prescriptions techniques | II RV/G |
| 15.3 | Examen de prescriptions nationales complémentaires relatives aux bateaux de plaisance transportant des passagers à des fins commerciales | RV, 4/2007 | | | Examen de la possibilité pour les Etats d'adopter des prescriptions nationales allant au-delà de celles de la CCNR ou s'il y a lieu de compléter les prescriptions de la CCNR | | II RV/G |

| n° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquences pour les règlements | Priorité |
|------------|---|----------------|---------|---------|--|--|-----------------|
| | | | | | | | Groupe |
| 16. | Dispositions spéciales applicables aux bateaux transportant des conteneurs (Chapitre 22) | | | | | | |
| | Examen des exigences relatives à la stabilité | | 12/2009 | 12/2012 | Conséquences des accidents du MS Excelsior et du MS Arc En Ciel | Le cas échéant, précision des exigences en vigueur et de leur application | II RV/G |
| 17. | Exigences relatives aux tachygraphes (Annexe H) | | | | | | |
| | Modernisation | | 10/2009 | | Passage aux capteurs GPS, coopération de RV et STF ; reprise dans le droit communautaire | Modification du RVBR, complément à la directive | II RV/G, JWG |
| 18. | Réunion des commissions de visite | | | | | | |
| 18.1 | Mise en œuvre des conclusions de la réunion commune 2005 | 6/2005 | 2/2006 | 4/2010 | Les tâches correspondantes résultent du document RV (05) 31 | Nouvelle instruction de service (Assemblage, utilisation, doubles tôles) | II RV/G |
| 18.2 | Mise en œuvre des conclusions de la réunion commune 2008 | 2007-II-6, VI | 6/2008 | 12/2010 | Tâches figurant au document RV/G (08) 43 rev. 2 = JWG (08) 22 rev. 2 | Modification des prescriptions techniques, nouvelles instructions de service | II RV/G, JWG |

VIII - Comité des matières dangereuses

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE MD :

- Veiller au maintien et le cas échéant à l'amélioration de la sécurité du transport de matières dangereuses sur le Rhin.
- Préparer les propositions communes destinées au Comité de Sécurité et au Comité d'Administration de l'ADN.

Règlement concerné

ADN

| N° | Missions | Mandat / Objet | Début | Fin | Observations | Conséquence pour le Règlement | Priorité |
|-----------|--|------------------------------------|--------------|------------|--|--|-----------------|
| 1. | International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT) | | 2010 | 2010 | Etude, examen de compatibilité avec l'ADN | Le cas échéant, adaptation du projet ISGINTT | I |
| 2. | Transports en vrac | Demande de la délégation allemande | | | Etude et décision si une réglementation est nécessaire | Le cas échéant, modification de l'ADN | II |

PROTOCOLE 7

Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2010-2011

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 2010-2011.

Présidence des Comités pour la période 2010-2011

| PERIODE | ORGANES | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------|-----|-----|----|----|----|----|----|-----|----|
| | PRE | BUD | ECO | DF | ED | RP | RV | MD | STF | TP |
| Présidence 2010/2011 | BE | BE | DE | FR | NL | NL | DE | NL | CH | CH |

Vice-Présidence des Comités pour la période 2010-2011

| PERIODE | ORGANES | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|-----|-----|----|----|----|----|----|-----|----|
| | PRE | BUD | ECO | DF | ED | RP | RV | MD | STF | TP |
| Vice- Présidence 2010/2011 | FR | FR | CH | CH | BE | DE | BE | DE | NL | NL |

PROTOCOLE 8

Changement climatique et navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

attendu que la communauté internationale des Etats a décidé de prendre des mesures visant à éviter et à réduire les émissions de gaz à effet de serre (atténuation) ainsi que des mesures d'ajustement afin d'écarter les risques et d'exploiter les opportunités économiques et sociales (adaptation),

constatant que la navigation intérieure constitue un mode de transport générant peu de gaz à effet de serre et qu'elle peut encore contribuer globalement à une réduction des émissions de gaz à effet de serre imputables au transport,

se référant à ses résolutions 2008-I-12 et 2009-I-5 ainsi qu'à leurs rapports sous-jacents,

prenant en compte les constatations et conclusions importantes du Congrès "Changement climatique et navigation rhénane" de juin 2009 mentionnées en annexe à la présente résolution,

consciente que la réduction des émissions de gaz à effet de serre imputables à la navigation intérieure doit essentiellement être le fait des acteurs de la profession et que les mesures nécessaires afin d'adapter les voies navigables aux conséquences du changement climatique doivent être prises par les administrations compétentes,

compte tenu qu'une réduction efficace des émissions et une adaptation adéquate aux conséquences du changement climatique ne seront possible qu'au prix d'une collaboration étroite entre les usagers et les exploitants des voies navigables,

désireuse, dans le cadre de la gestion des conséquences du changement climatique,

- d'exploiter efficacement et de continuer d'approfondir la collaboration existante avec la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) et la Commission Internationale pour l'Hydrologie du bassin du Rhin (CHR), et
- de collaborer étroitement avec tous les groupes d'usagers du Rhin,

afin de rendre compatibles les utilisations et les objectifs dans le respect de l'écologie fluviale,

certaine que la Commission Centrale constitue un forum approprié permettant à ses États membres et aux usagers du Rhin en tant que voie navigable d'échanger par delà les frontières des informations et des expériences sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les mesures d'adaptation visant à écarter les risques et à exploiter de nouvelles possibilités pour la navigation du Rhin, d'élaborer des stratégies communes et de convenir de programmes et de mesures de portée internationale,

dans le but

- de réduire les émissions de gaz à effet de serre occasionnées par la navigation rhénane, en accord avec les objectifs de réduction des émissions de ses États membres et
- de procéder aux adaptations nécessaires du Rhin en tant que voie navigable ainsi que des chaînes logistiques de la navigation intérieure, de sorte que la navigation rhénane puisse poursuivre ses prestations de transport de façon fiable et économique, et qu'elle contribue ainsi à la préservation de sites industriels majeurs,

dans l'attente que des indications quantifiables sur le changement climatique et les modifications qui en résulteront en termes de débits du Rhin soient disponibles, d'ici un an ou deux, afin de servir de base à d'autres planifications ou décisions politiques importantes,

dans l'intention de se limiter aux activités susceptibles de servir à ses États membres ainsi qu'à la navigation rhénane et à la navigation intérieure, et d'éviter les doublons d'activités avec d'autres organisations internationales,

charge

- son Comité de règlement de visite de lui soumettre, d'ici à la session d'automne 2011, un rapport reposant sur les études adéquates et la contribution de ses États membres et États observateurs, ainsi que des organisations internationales et des associations internationales de la profession avec lesquelles elle collabore, dans lequel seront rassemblées les mesures et possibilités de réduction des gaz à effet de serre de la navigation intérieure, de les évaluer, et de présenter une proposition de sorte qu'elles soient accessibles de façon appropriée aux bateliers ainsi qu'aux autres usagers potentiels,
- son Comité technique permanent de définir d'ici à la session d'automne 2011 les éventuelles mesures d'adaptation des voies navigables et d'élaborer des scénarios permettant de garantir sur le long terme la navigation rhénane, y compris si le changement climatique se poursuit,
- son Comité économique d'examiner quelles mesures ou quels programmes réglementaires ou autres sont susceptibles de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et d'étudier la façon dont les ajustements apportés aux chaînes logistiques peuvent contribuer à l'atténuation et l'adaptation,
- son Secrétariat
 - d'assister les comités susmentionnés dans leur tâche, notamment par la collecte et la mise en forme de données et d'informations,
 - de créer une plateforme internationale d'échange d'informations sur le changement climatique et la navigation intérieure, de mettre en place les outils appropriés pour ce faire, et de s'entendre sur le sujet avec l'AIPCN et les autres organisations internationales qui s'intéressent à la question,
 - de représenter la Commission Centrale auprès de tous les organismes de la CIPR, de la CHR et des autres organisations internationales qui s'intéressent à la question du changement climatique et de la navigation intérieure, telles que l'AIPCN, et
 - dans le cadre des mécanismes de coopération existants avec la Commission européenne, d'intégrer les travaux de la Commission Centrale à ceux de la Communauté Européenne,
 - de coordonner tous les travaux de la Commission Centrale en rapport avec le changement climatique, et notamment ceux des comités susmentionnés, et de lui soumettre un rapport annuel écrit sur les travaux en question,

invite par ailleurs ses organes à prendre en compte les mesures visant à éviter et à réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les mesures d'adaptation afin d'écartier les risques et d'exploiter les opportunités économiques et sociales dans le cadre de l'ensemble des travaux et décisions en rapport avec le changement climatique.

Annexe

**Constations et conclusions importantes
du Congrès "Changement climatique et navigation rhénane" de juin 2009
de la Commission Centrale**

1. Il convient d'ores et déjà de suivre attentivement le changement climatique dans le bassin du Rhin.
2. Le changement climatique pourra avoir des conséquences à moyen terme (vers 2050) sur les débits du Rhin, ce changement n'étant toutefois pas encore quantifiable actuellement.
3. Ce changement des débits pourra avoir des incidences sur les conditions de navigation.
4. On dispose de suffisamment de temps pour élaborer une stratégie comportant les mesures d'adaptation nécessaires dont la réalisation permettrait de garantir, sur le long terme également, que la navigation rhénane demeure rentable et performante.
5. On a d'ores et déjà identifié une palette de mesures permettant d'une part de minimiser les risques qu'implique le changement climatique pour la navigation rhénane et, d'autre part, de saisir de nouvelles opportunités économiques. Ces mesures ne concernent pas seulement la voie navigable à proprement parler, mais aussi la flotte et surtout les chaînes logistiques.
6. La navigation intérieure est le mode de transport dont les émissions spécifiques de gaz à effet de serre sont les plus faibles. Ces dernières années, celles-ci ont par ailleurs encore baissé pour la navigation rhénane.
7. La navigation intérieure a le potentiel de réduire encore nettement ses émissions de gaz à effet de serre au moyen de techniques déjà connues et de mesures parfois déjà éprouvées.

PROTOCOLE 9

Procédure internationale d'alerte et de communication

Résolution

La Commission centrale,

consciente de l'incidence sur la navigation rhénane des entraves suite à des incidents et des accidents sur le Rhin,

consciente également de l'importance d'une communication ciblée et régulière sur les éléments concernant d'éventuelles entraves aux autorités compétentes des secteurs respectifs du Rhin et aux opérateurs fluviaux en vue de l'appréciation des situations qui pourraient se produire et leurs conséquences au niveau de la continuité de la navigation,

prend acte avec satisfaction de la procédure internationale d'alerte et de communication qui lui est proposée par son groupe de travail ad hoc G/ICC (en annexe),

salue le projet de l'IVR d'établir une page Internet consacrée aux moyens de renflouage le long du Rhin,

invite ses délégations à intégrer cette procédure internationale dans les procédures nationales existantes autant que faire se peut avant le 1^{er} avril 2010,

invite le secrétariat à lui faire rapport en cas de besoin sur les expériences avec cette procédure internationale afin que des améliorations puissent être apportées le cas échéant à la procédure d'alerte et de communication.

Annexe

Rapport final de la présidence

Introduction

1. Dans le cadre d'une évaluation de l'accident qui a eu lieu en mars 2007 avec comme effet une interruption importante de la navigation sur le Rhin, une réflexion a été menée sur les mesures possibles en vue d'une meilleure communication dans des situations d'alerte et ceci en vue d'une coopération plus efficace entre les autorités compétentes pour les sections respectives du Rhin et une coordination plus adaptée entre ces autorités et la navigation. Un groupe de travail a été instauré et chargé de la mission suivante :

- la définition de l'information devant être diffusée : une série de critères devrait être fixée pour définir les événements présentant une importance suffisante pour faire l'objet d'une information dans le cadre du plan ;
- la nature des informations à diffuser ; parmi celles-ci devra figurer notamment l'indication de l'autorité compétente pour le traitement de l'accident et pour les informations utiles.
- une liste de destinataires ; parmi ceux-ci devraient figurer, le secrétariat de la CCNR, les autorités nationales existantes et d'autres instances intéressées ;
- la détermination des modalités de transmission des informations (courriers électroniques, télécopie, téléphone, etc.) ;
- l'évaluation de la bonne application du plan d'alerte et les mesures possibles d'amélioration : cette responsabilité pourrait être confiée au Secrétariat de la CCNR.

2. Dans le cadre de sa mission, le groupe G/ICC a effectué un échange sur les structures et procédures d'alerte et de renflouage en place auprès de tous les Etats riverains. Ceux-ci ont permis de constater une grande similarité. Toutefois, des approches divergentes ont été relevées concernant les responsabilités des instances impliquées dans la navigation intérieure et les détails des différentes procédures. Dans ce contexte, une procédure de communication coordonnée sur le plan international devrait être marquée par une certaine simplicité et souplesse.

3. Par ailleurs, il a été pris connaissance des procédures d'alerte et de communication mises en place par la CIPR pour ce qui concerne la pollution de l'eau du Rhin, en vue de leur éventuelle prise en compte au niveau des procédures pour la navigation. Etant donné que ce système repose sur un réseau qui n'est pas assez orienté vers les instances compétentes de la navigation et ne semble pas correspondre, dans sa finalité aux attentes du système recherché, cette démarche n'a pas été poursuivie.

4. Le groupe a également entamé une réflexion sur deux aspects connexes des entraves à la navigation :

- concernant les répercussions d'un arrêt de la navigation pour une durée prolongée elle souhaite attirer l'attention des autorités compétentes notamment sur
 - * la gestion des aires de stationnement,
 - * le suivi des besoins des bateaux en stationnement et
 - * une reprise ordonnée du trafic fluvial ;
- concernant les moyens de renflouage disponibles, l'IVR s'est déclarée prête à établir sur son site Internet une page Internet interactive comportant des informations relatives aux matériels de renflouage disponibles ; la fixation des détails et des informations à prendre en compte sera assurée en coopération avec la CCNR et les administrations compétentes des Etats membres de la CCNR.

Objectif de la communication

5. Dès qu'un incident sur le Rhin est susceptible de provoquer une entrave à la navigation, la navigation sur ce fleuve et sur les voies navigables qui y sont reliées est concernée. De ce fait, les autorités compétentes doivent être informées d'une manière coordonnée sur les suites en vue de la mise en place de mesures d'encadrement. Les mesures proposées sont à considérer comme complémentaires par rapport aux procédures propres de l'autorité compétente sur le lieu de l'incident et n'affectent en aucune manière celles-ci.

6. La procédure de communication se limite aux échanges entre des autorités (centrales de secteur et postes de trafic), partant du principe que la communication à la navigation pourrait se dérouler sur la base des procédures nationales en place.

Catégorisation des incidents

7. La catégorisation des incidents est effectuée selon les répercussions pour la navigation :

Classes d'incident

| <i>Classe</i> | <i>Interruption</i> | <i>Durée</i> | <i>Annonce</i> |
|---------------|--|--------------|---|
| 1 | Entrave à la navigation de courte durée | ≤ 4 h | locale |
| 2 | Entrave à la navigation de durée moyenne | ≤ 12 h | Postes de trafic / centrales de secteur voisins |
| 3 | Entrave à la navigation de longue durée | > 12 h | Réseau entier |

L'appréciation doit être donnée de la manière la plus objective possible. En cas de doutes, la classe supérieure doit être retenue.

Informations à communiquer

8. Les informations à communiquer par l'autorité compétente sur le lieu de l'incident aux destinataires concernés comprennent les informations primaires et définissant l'incident : lieu, type d'incident, ampleur de l'incidence pour la navigation, durée prévisible, fin, reprise de la navigation (voir formulaire d'annonce d'interruption de la navigation) ;

9. Etant donné que la quantité et la qualité des informations augmentent tout au long de l'épisode d'avarie, une communication sous la forme de mises à jour régulières et suivant une périodicité claire est à prévoir :

- a) une communication immédiate pour toute nouvelle information relative à l'ampleur de l'incidence, telle que :
 - un changement des conditions de navigation ;
 - un changement de la durée prévisible des entraves ;
 - l'apparition de nouveaux effets secondaires ayant trait à la navigation ;
- b) une communication sur l'état des lieux au moins 2 fois par jour ;
- c) toute communication précise l'heure de diffusion de la communication suivante ; toutes les communications seront assorties d'un numéro de série ;
- d) un message de fin.

Format de la communication

10. Le recours à un formulaire de constat préétabli, assorti du classement des incidents doit faciliter la collecte des informations pertinentes et la prise de connaissance par les destinataires.
11. Sur la base des formats existants, un modèle compatible avec les formats existants a été élaboré (en annexe).
12. les informations libres à incorporer dans le formulaire de constat doivent être rédigées dans la langue de son rédacteur et, le cas échéant, en langue allemande.

Réseau et voies de communication

13. Eu égard à la place centrale des postes de trafic et des centrales de secteur le long du Rhin au niveau de l'encadrement de la navigation, ceux-ci forment le réseau principal dans lequel les informations sur les entraves à la navigation seront transmises :
14. L'ensemble du réseau dans lequel les informations seront transmises comprend :
 - a) les centrales de secteur Bâle, Gamsheim (CARING), Oberwesel et Duisburg ainsi que les postes de trafic, Nimègue, Tiel, Dordrecht et Wijk bij Duurstede ;
 - b) les postes de trafic centralisés des ports de Rotterdam, d'Amsterdam et d'Anvers ainsi que du Schelde radar ;
 - c) le secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
15. L'information d'autres services est assurée suivant les procédures nationales.
16. Les communications sont à effectuer par le biais d'internet (courriel), le réseau téléphonique (télécopie) pouvant servir de solution de rechange.

**FORMULAIRE D'ANNONCE « INTERRUPTION DE LA NAVIGATION
SUR LE RHIN »**

| | | | | |
|---|--|-----------------------|---|------------------------|
| 1. QUI Origine de l'annonce ? n° <input type="checkbox"/> | Centrale de secteur / Poste de trafic : | | | |
| | Annnonce actuelle | Date | Heure : <input type="checkbox"/> Annonce finale | |
| | Annnonce suivante | Date : | Heure : | |
| | Première annonce | Date : | Heure : | |
| 2. OÙ Lieu de l'événement ? | Indication du lieu (point kilométrique côté droit ou côté gauche) | | | |
| 3. QUOI Nature de l'événement ? | <input type="checkbox"/> Avarie <input type="checkbox"/> Panne de fonctionnement <input type="checkbox"/> Dommages subis par le lit / les installations <input type="checkbox"/> Accident avec des matières dangereuses <input type="checkbox"/> Perte de conteneurs <input type="checkbox"/> Déversement de matière huileuse <input type="checkbox"/> Accident de personnes / dommages corporels Gravité _____ <input type="checkbox"/> Menace pour l'environnement ou pour la population <input type="checkbox"/> Autres si oui, description _____ | | | |
| Autres informations importantes | | | | |
| 4. QUAND Date et heure de l'événement ? | Date : | | Heure : | |
| 5. INTERRUPTION (de la navigation) | Du p.k. | | au p.k. | |
| | Dans les deux sens <input type="checkbox"/> en alternance vers l'aval / l'amont <input type="checkbox"/> | | | |
| | Classes d'accident : 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> ¹ | | | |
| | Brève levée de l'interruption : Probablement de : _____ à _____ | | | |
| 6. ETAT DE LA SITUATION | | | | |
| 7. MESURES PRISES | | de Date Heure | à (prévision) Date Heure | Fin Date Heure |
| | A Renflouement | | | |
| | B Réparations | | | |
| | C Autres _____ | | | |
| 8. FIN Levée de l'interruption et reprise du trafic | | Date | Heure | |
| | Dans les deux sens | | | |
| | Vers l'aval | | | |
| | Vers l'amont | | | |

Version novembre 2009

¹ Voir au verso

| EXPLICATIONS <i>L'appréciation doit être donnée de la manière la plus objective possible. En cas de doutes, la classe supérieure doit être retenue.</i> | CLASSES D'INCIDENT | | | |
|---|---|--|----------------------|--|
| | <i>Classe</i> | <i>Interruption</i> | <i>Durée</i> | <i>Annonce</i> |
| | 1 | Entrave à la navigation de courte durée | ≤ 4 h | locale |
| | 2 | Entrave à la navigation de durée moyenne | ≤ 12 h | Postes de trafic / centrales de secteur voisins |
| 3 | Entrave à la navigation de longue durée | > 12 h | Réseau entier | |
| | Réseaux : - Centrales de secteur / Postes de trafic Basel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg, et les postes de trafic Nimègue, Tiel, Dordrecht et Wijk bij Duurstede - les postes de trafic centralisés des ports de Rotterdam, Amsterdam et Anvers ainsi que du Schelde Radar; - le secrétariat de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin | | | |

PROTOCOLE 10

Coopération internationale de la CCNR Relation avec la Commission européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

| |
|--|
| Convention révisée pour la navigation du Rhin |
|--|

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

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

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

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

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

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

Protocoles en cours de ratification

Protocole additionnel n° 5 : prolongation au 29 avril 2003 des mesures d'assainissement structurel signé à Strasbourg le 28 avril 1999

Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

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

Protocole additionnel n° 6 : augmentation à 25.000 euros du montant des amendes signé à Strasbourg le 21 octobre 1999

Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

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

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

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

| Etats signataires | Dépôt des instruments de ratification |
|-------------------------|---------------------------------------|
| ALLEMAGNE ² | 9 mars 1999 |
| BELGIQUE | |
| FRANCE | |
| LUXEMBOURG ³ | 8 juillet 1993 |
| PAYS-BAS ⁴ | 16 avril 1997 |
| SUISSE ⁵ | 21 mai 1997 |

² 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 l'adite Convention est applicable à toutes les voies navigables allemandes.

³ Réserves et déclarations faites par le Luxembourg en vertu des dispositions de la Convention

Réserve :

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

Déclaration :

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

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

⁴ Réserves et déclarations faites par les Pays-Bas en vertu des dispositions de la Convention

Réserve :

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

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

Déclaration :

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

⁵ Réserves et déclarations faites par la Suisse en vertu des dispositions de la Convention

Réserve :

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

Déclaration :

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

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

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 2004
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

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 2009

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 16 mai 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

PROTOCOLE 12

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour le 1^{er} semestre de l'année 2009 et des perspectives à court terme.

Annexe

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

1^{er} semestre 2009 et perspectives pour le second semestre

I. Remarques générales

a) Situation générale

A la fin du second semestre 2009, la navigation intérieure subit encore de plein fouet les effets de la crise économique qui se traduisent par une baisse de la demande de transport de l'ordre de 20 %. Même si un léger regain d'activité observable au niveau des ports maritimes pour certaines marchandises semble indiquer que le point bas de la crise a été atteint et probablement dépassé au cours de l'été 2009, une reprise rapide et vigoureuse de la demande de transport n'est pas attendue. Les experts prévoient plutôt une sortie progressive sur plusieurs années, ce qui s'avère d'autant plus difficile pour la navigation intérieure, que dans la cale sèche principalement, de nombreux exploitants souvent individuels, voient leur activité menacée, compte tenu de la faible demande de transport et des frets extrêmement bas qui en résultent.

b) Hydraulicité

Si l'hydraulicité a été satisfaisante tout au long du premier semestre 2009 et jusqu'au mois d'août du fait de la pluviométrie, l'automne 2009 aura en revanche été marqué par une période de basses eaux prolongée, au cours de laquelle la capacité de chargement des plus grandes unités à par moment été limitée à 30 %. Hormis pour le transport de céréales où la demande de transport a été temporairement soutenue par une bonne récolte de maïs, aucun manque notable de capacité n'a pu être constaté en cale sèche du fait du niveau très bas de la demande de transport. Dans la cale citerne, les plus grandes unités ont vu leur activité limitée au courant de l'automne du fait de l'hydraulicité.

c) Prix des carburants

Le prix du carburant s'est maintenu tout au long du 1^{er} semestre 2009 et jusqu'en automne à un niveau en moyenne inférieur de moitié à celui observable au premier semestre 2008. Le point bas a été atteint au mois de février 2009 et depuis lors les prix ont néanmoins repris près de 30 %.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

La cale sèche a vu pour la plupart des secteurs clients, les volumes transportés diminuer d'au moins 20 %.

Secteur agricole

Le secteur agricole est l'un des rares pour lequel les volumes transportés ont augmenté par rapport à l'année précédente. Ce sont notamment les produits agricoles qui ont progressé de plus de 35 %, les fourrages et autres produits alimentaires ayant stagné et les engrais ayant connu un recul de plus de 13 %. Globalement, c'est également le seul secteur pour lequel un manque de cale a pu être noté au cours de l'automne au moment de la récolte du maïs. Des transferts partiels vers le rail en ont résulté. Ne s'agissant pas d'un secteur lié directement à l'activité économique, une certaine déconnexion par rapport aux effets de la crise ne paraît pas surprenante.

Secteur sidérurgique

Dans le secteur sidérurgique, les transports par navigation intérieure affichent un recul de l'ordre de 42 %, aussi bien pour les matières premières que pour les produits finis et semi-finis. Une légère reprise de la production d'acier a pu être constatée en Europe et dans le monde, depuis que le point bas a été atteint en avril 2009. Celle-ci ne s'est pour le moment pas répercutée sur la demande de transport à l'égard de la navigation intérieure. Une reprise plus marquée de l'activité dans ce domaine industriel n'est pas attendue avant 2010.

Secteur énergétique : charbon

Les transports de charbon marquent un recul de plus de 20 % en termes de volumes par rapport au 1^{er} semestre 2008. Au niveau mondial, la consommation de houille a nettement baissé au premier semestre 2009, du fait du ralentissement économique. En Europe, cette tendance a également été observable notamment suite à une forte baisse d'activité dans la sidérurgie. Il convient de noter que les importations de charbon vapeur ont également diminué (-11 % pour l'Allemagne). Ces évolutions au niveau des industries consommatrices expliquent le recul de la demande de transport qui s'est poursuivi au second semestre 2009.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

Au cours du premier semestre 2009, les transports de matériaux de construction ont diminué de plus de 20 % en volumes par rapport à l'année précédente. Il s'agit là d'évidence d'effets consécutifs, à la crise économique. Si les premiers effets des mesures de soutien commencent à se faire sentir notamment au niveau des travaux publics, au niveau des constructions privées c'est plutôt une stabilisation, à un niveau certes bas, du nombre des nouvelles commandes qui a pu être notée cet automne. Là aussi une reprise nette de la demande de transport n'est pas attendue à très court terme.

b) Niveau des frets

Dans le secteur de la cale sèche, les frets ont évolué à un niveau bas depuis le début de l'année. Cette situation résulte d'une offre de transport plus que suffisante face à une demande faible. Le manque d'eau a provoqué une légère hausse au cours de l'automne, mais fondamentalement c'est la faiblesse de la demande qui maintient durablement les frets à un niveau bas. La situation déjà précaire de bien des exploitants, risque ainsi d'empirer avec le temps.

c) Transports par conteneurs

Les volumes de conteneurs transportés sur les voies navigables européennes ont diminué au cours du premier semestre 2009 de près de 20 % (en EVP). Si l'on observe l'évolution des transports vers l'arrière-pays à partir des ports maritimes et que l'on compare l'évolution du trafic maritime de conteneurs, on constate que les volumes transportés par la navigation intérieure vers l'arrière-pays ont moins diminué (-16,6% au cours des 9 1ers mois) que les transports maritimes (-18,4 % au cours des 9 1ers mois). Ceci tend à confirmer qu'en cette période de crise, la navigation intérieure a gagné des parts de marché sur les autres modes de transport terrestres, grâce notamment au niveau extrêmement bas des frets. En effet, les bateliers acceptent à l'heure actuelle des voyages à des prix couvrant à peine les charges. Comme dans les autres secteurs clients de la cale sèche, une reprise rapide et forte de la demande de transport n'est pas attendue à court terme.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Dans le secteur de la cale citerne, les évolutions ont été contrastées au cours du premier semestre 2009. Si la demande de transport de produits chimiques a diminué du fait de la situation économique générale et de façon comparable à la plupart des secteurs de la cale sèche, les transports relevant du secteur pétrolier ont évolué de façon plus favorable, déconnectée de l'économie générale.

Secteur énergétique

Pour ce secteur, le 1^{er} semestre 2009 a surtout en son début, encore connu une activité soutenue concernant les transports de produits pétroliers. Celle-ci résultait d'une reconstitution des stocks compte tenu du niveau bas des prix sur le marché mondial du pétrole. Vers la fin du 1^{er} semestre, l'activité s'est fortement ralentie, les opérations de stockage étant achevées. Depuis l'automne 2008, le secteur pétrolier est un des seuls à ne pas avoir souffert des effets de la crise et à n'avoir été influencé que par des éléments propres au marché pétrolier. Sur l'ensemble du 1^{er} semestre, les transports ont ainsi progressé de près de 4 % par rapport à l'année précédente, mais dès le mois de juin, c'est un léger recul des volumes transportés qui a pu être noté. En automne 2009, les achats de caractère saisonniers ont temporairement animé le marché. Pour l'hiver et le printemps 2010, on ne peut s'attendre à une activité soutenue, compte tenu du niveau actuel des stocks.

Secteur chimique

Les transports effectués par la navigation rhénane pour le compte de l'industrie chimique ont diminué de plus de 24 % au cours 1^{er} semestre 2009. Au mois de juin, les volumes ont toujours été en recul de près de 16 % par rapport à l'année précédente. Néanmoins, ce recul a été plus faible que pour les mois précédents. L'industrie chimique semble avoir achevé la décrue de sa production et devrait, selon les experts, retrouver une faible croissance au cours du second semestre 2009. Sur l'ensemble de l'année, l'industrie chimique allemande s'attend à un recul de l'ordre de 10 % de sa production. Un niveau comparable à celui de 2008 ne devrait à nouveau pouvoir être atteint avant quelques années.

b) Niveau des frets

L'évolution des frets a été contrastée dans la cale citerne. Sur le marché des transports de produits chimiques, les frets ont évolué compte tenu d'une demande de transport nettement inférieure à celle du 1^{er} semestre 2008. Sur le marché des transports de produits pétroliers, les frets avaient atteint leur maximum en fin d'année 2008 et au début de l'année 2009 sous l'effet d'une demande de transport forte. Ils ont ensuite entamé une baisse, qui s'est poursuivie jusque dans le second semestre pendant l'été.

IV. Evolution de l'offre de cale

Les données chiffrées disponibles pour les nouvelles constructions tendent à démontrer que le rythme de mise en service de nouvelles unités s'est poursuivi au cours des 3 premiers trimestres de l'année 2009, en dépit de la crise, de nombreux bateaux étant déjà commandés en fin d'année 2008 et toutes les commandes n'ayant pu être annulées.

Pour la cale sèche, 62 automoteurs ordinaires avec une capacité de plus de 226 000 tonnes ont été mis en service depuis le début de l'année 2009. La taille moyenne des nouvelles unités continue d'augmenter, avec une moyenne de plus de 3 300 tonnes pour les automoteurs ordinaires. Seules 4 unités, avec une capacité de moins de 2000 tonnes ont été mises en service dans la cale sèche. Il n'y a qu'au niveau des barges qu'un net ralentissement peut être constaté, avec seulement 14 nouvelles barges mises en service depuis le début de l'année (contre 38 sur l'ensemble de l'année 2008).

Pour la cale citerne, ce sont 47 automoteurs citernes avec une capacité de 125 600 tonnes qui ont été mis en service sur la même période. D'autres nouvelles unités sont encore attendues sur le marché avant la fin de l'année 2009. Parmi les nouvelles unités, 13 automoteurs citernes d'une capacité inférieure à 2000 tonnes ont déjà été mises en service, ce qui ne remet cependant pas en question la tendance allant vers un accroissement de la taille moyenne des nouvelles unités. Pour ce segment, il convient de noter que des unités de plus de 5 000 tonnes sont régulièrement mises sur le marché. Ces bateaux sont des bateaux principalement mais non exclusivement utilisés pour l'avitaillement des navires dans les grands ports maritimes.

Les unités utilisées pour ce type d'activité n'interviennent qu'occasionnellement sur le marché traditionnel de la navigation en cale citerne et, par conséquent, n'ont pas d'influence directe sur sa capacité de transport.

Le rythme de construction des nouveaux bateaux à passagers est resté relativement stable, avec 8 nouvelles unités mises en service depuis le début de l'année. La demande de transport sur ce marché n'a pas été réellement touchée par la crise, compte tenu de la clientèle.

Si dans la cale sèche cette vague de nouvelles constructions devrait cesser dans les mois qui viennent avec l'achèvement des bateaux encore en chantier, les nouvelles constructions devraient se poursuivre en cale citerne, notamment dans le contexte de changement structurel de la flotte nécessaire pour respecter la réglementation des transports de matières dangereuses.

V. Conclusions et perspectives

Cale sèche :

La cale sèche subit encore de plein fouet le recul de l'activité économique générale qui n'a pour le moment épargné que le secteur agricole. Une forte diminution de la demande de transport à l'égard de la navigation intérieure en résulte et si en milieu d'année 2009 certains indices semblent indiquer que le point bas de la crise aurait été atteint et dépassé, une reprise économique rapide et se répercutant sur la demande de transport n'est pas attendue à court-terme.

Cale citerne :

Dans la cale citerne, on note des évolutions très différentes entre les transports liés à l'industrie chimique qui ont subi les effets de la crise de façon comparable aux industries clientes de la cale sèche, et les transports de produits pétroliers qui ont évolué de façon déconnectée de la crise. Pour le secteur chimique, seule une reprise progressive du niveau d'activité et par la même de la demande de transport sont attendus. Dans le secteur pétrolier, après un été marqué par une faible activité lié aux stocks constitués au cours du printemps chez les consommateurs, une animation temporaire de la demande, liée aux achats de carburant d'hiver et de fuel domestique a pu être observée.

Conditions d'exploitations en 2009 :

Coûts :

Face la faiblesse de la demande de transport, un certain nombre d'exploitants de bateau ont modifié leur mode d'exploitation dans le sens d'une réduction des heures de transport par jour. Notamment pour les entreprises d'une certaine importance, cela permet des réductions momentanées de personnel et ainsi des économies au niveau des charges.

Les taux d'intérêt ont fortement diminué au cours des derniers 6 mois. En revanche, la dépendance par rapport aux banques s'est accrue pour de nombreux exploitants, notamment du fait de différés de remboursement de crédits qui leur permettent de continuer pour le moment leur activité et de financement des besoins en trésorerie. Le prix du carburant qui avait nettement baissé au deuxième semestre 2008 a repris depuis quelques mois 30 % par rapport à son niveau le plus bas.

Compte tenu de la situation financière très délicate pour de nombreux exploitants, les opérations de maintenance ont tendance à être limitées au strict nécessaire du moins pour la cale sèche.

Recettes :

Dans la cale sèche, les recettes se situent à un niveau extrêmement bas par l'effet combiné de volumes inférieurs de 20 % aux valeurs de l'année précédente et de frets évoluant à des niveaux très bas, couvrant à peine les charges, lorsque le bateau trouve des marchandises à transporter. Dans la cale citerne, la situation est un peu différente dans la mesure où la fin de l'année 2008 et le début de l'année 2009 ont bénéficié d'un niveau de demande très soutenu concernant les transports de produits pétroliers, générant des volumes de transport élevés à des niveaux de frets non exceptionnels. Le niveau faible de demande observé ensuite résulte du niveau des stocks. Après une animation de caractère saisonnier en automne 2009, la demande de transport devrait rester à un niveau faible au moins jusqu'au printemps 2010. Ces évolutions dans le secteur pétrolier sont donc indépendants des effets de la crise économique.

Situation financière des entreprises :

Un certain nombre d'exploitants de la cale sèche se trouveraient dans une situation très précaire. Sans le soutien des banques, le risque d'entrer dans une spirale de faillite est élevé. Le caractère aggravant de cette situation réside avant tout dans la durée. En effet, les experts s'accordent sur le principe que la reprise ne sera que progressive et mettra plusieurs années.

Evolution de l'offre de cale :

Dans la cale sèche, malgré la crise économique, arriveront à priori sur le marché plus d'automoteurs qu'en 2008. Il s'agit d'unités commandées avant la crise qui se trouvent encours d'équipement. En 2010, en l'absence de nouvelles commandes de bateaux, ce flux devrait peu à peu se tarir.

Dans la cale citerne, compte tenu du nombre de nouvelles unités attendues pour l'année 2009, on peut constater une accélération du rythme des nouvelles constructions.

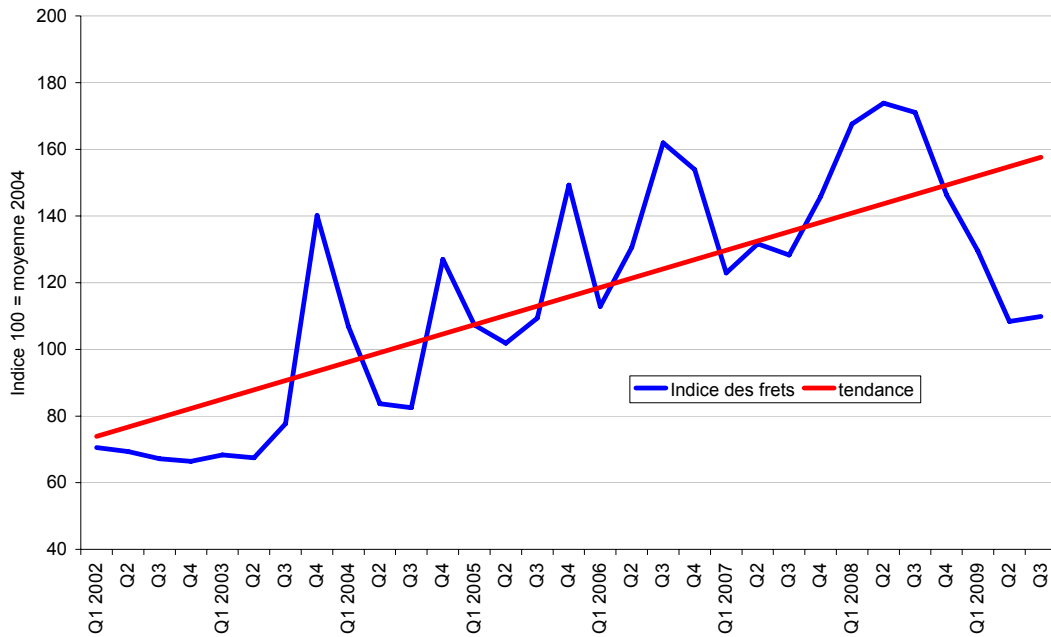
Remarque préalable relative aux données statistiques :

Compte tenu de la non-disponibilité de données relatives au trafic rhéan lors de la rédaction de ce rapport, les analyses ont été fondées sur l'évolution de la navigation intérieure allemande dans son intégralité. Pour la plupart des marchandises, le transport rhéan représente environ 80 % du trafic allemand et pour les conteneurs et les produits pétroliers et chimiques il représente même 90 % du trafic allemand. Dans ces conditions, le trafic allemand tel que décrit par le StBA nous a paru suffisamment révélateur pour le trafic rhéan pour être exploité.

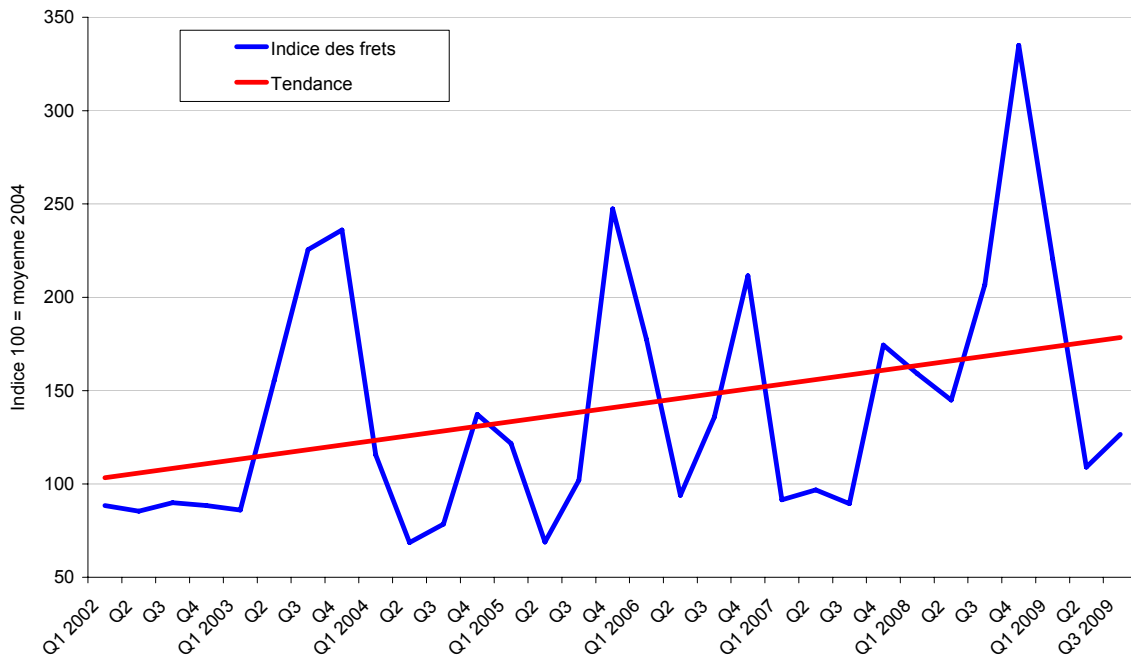
Principale tendances de la navigation intérieure (Allemagne)

| Volumes en millions de tonnes ou 1000 EVP | Janvier à juin | | |
|--|-----------------------|-------------|-----------------------|
| | 2009 | 2008 | Evolution en % |
| 0 Produits agricoles | 5,5 | 4,9 | 11,6 |
| 1 Denrées alimentaires, fourrages | 6,7 | 7,6 | -12 |
| 2 Combustibles minéraux solides | 14,1 | 17,7 | -20,1 |
| 3 Produits pétroliers | 18,3 | 17,6 | 3,8 |
| 4 Minerais et déchets pour la métallurgie | 10,7 | 18,7 | -42,7 |
| 5 Produits métallurgiques | 4,5 | 7,7 | -41,4 |
| 6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction | 21,3 | 26,8 | -20,5 |
| 7 Engrais | 1,9 | 3,2 | -39,6 |
| 8 Produits chimiques | 8,5 | 11,2 | -24,2 |
| 9 Machines, véhicules, objets manufacturés | 8,1 | 9,7 | -16,4 |
| Conteneurs (en 1000 EVP) | 883 | 1102 | -19,9 |
| Total | 33,9 | 41,7 | -18,6 |

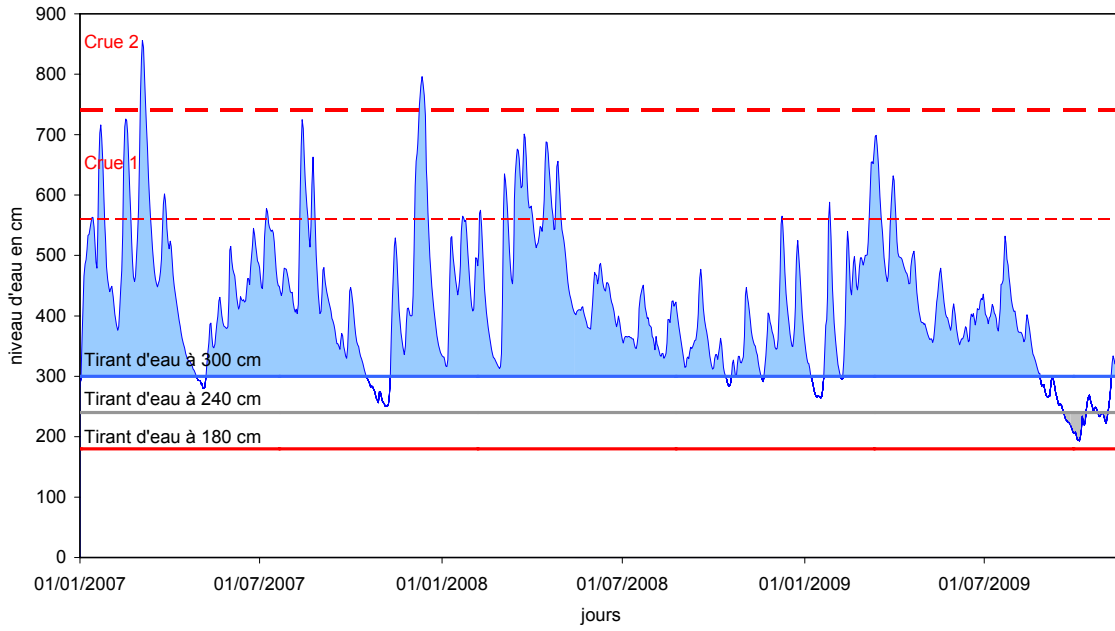
Evolution des frets dans la cale sèche



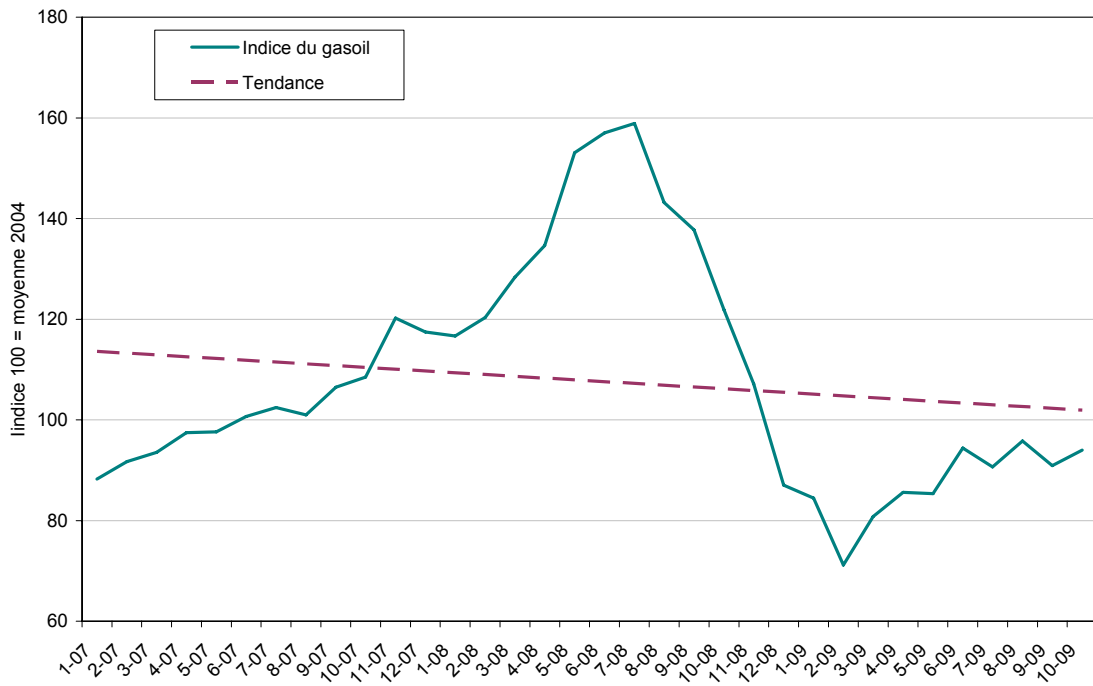
Evolution des frets dans la cale citerne (secteur pétrolier)



Evolution du niveau d'eau du Rhin à Ruhrort



Evolution des prix du gasoil



Nouvelles constructions en novembre 2009

| Type | 2002 | | | 2003 | | | 2004 | | |
|--|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|
| | Nombre | Tonnage | kW | Nombre | Tonnage | kW | Nombre | Tonnage | kW |
| Automoteurs Barges | 45 | 113114 | 56138 | 34 | 89676 | 41894 | 28 | 71326 | 34400 |
| | 29 | 37180 | | 28 | 78156 | | 14 | 23636 | |
| Total | 74 | 150294 | 56138 | 62 | 167832 | 41894 | 42 | 94962 | 34400 |
| Automoteurs citernes Barges citernes | 22 | 65548 | 30547 | 45 | 131455 | 50332 | 54 | 139718 | 61236 |
| | 2 | 178 | | 1 | 1800 | | 3 | 2427 | |
| Total | 24 | 65726 | 30547 | 46 | 133255 | 50332 | 57 | 142145 | 61236 |
| Pousseurs Remorqueurs | 2 | | 1276 | 0 | | 0 | 1 | | 992 |
| | 3 | | 11670 | 1 | | 279 | 1 | | 177 |
| Total | 5 | | 12946 | 1 | | 279 | 2 | | 1169 |
| Bateaux à cabines Bateaux à excursion | 17 | | 13251 | 10 | | 7238 | 5 | | 4021 |
| | 9 | | 4834 | 1 | | 1566 | 1 | | 662 |
| Total | 26 | | 18085 | 11 | | 8804 | 6 | | 4683 |

| Type | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | |
|--|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|
| | Nombre | Tonnage | kW | Nombre | Tonnage | kW | Nombre | Tonnage | kW |
| Automoteurs Barges | 34 | 87645 | 27490 | 33 | 93985 | 26637 | 35 | 111655 | 31460 |
| | 12 | 11401 | | 18 | 18385 | | 29 | 54336 | |
| Total | 46 | 99046 | 27490 | 51 | 112370 | 26637 | 64 | 165991 | 31460 |
| Automoteurs citernes Barges citernes | 46 | 130860 | 43736 | 28 | 77565 | 24637 | 23 | 50333 | 16534 |
| | 2 | 2527 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 48 | 133387 | 43736 | 28 | 77565 | 24637 | 23 | 50333 | 16534 |
| Pousseurs Remorqueurs | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 1 | | 0 |
| | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Total | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 1 | | 0 |
| Bateaux à cabines Bateaux à excursion | 5 | | 6280 | 4 | 1644 | 3186 | 2 | | 1816 |
| | 5 | | 2832 | 2 | 1959 | 2244 | 1 | | 1570 |
| Total | 10 | | 9112 | 6 | | 5430 | 3 | | 3386 |

| Type | 2008 | | | 2009 (11,5 mois) | | |
|--|------------|---------------|--------------|------------------|---------------|--------------|
| | Nombre | Tonnage | kW | Nombre | Tonnage | kW |
| Automoteurs Barges | 68 | 226750 | 92944 | 62 | 206408 | 97482 |
| | 38 | 70260 | | 14 | 32096 | |
| Total | 106 | 297010 | 92944 | 76 | 238504 | 97482 |
| Automoteurs citernes Barges citernes | 47 | 117500 | 31870 | 47 | 125600 | 30719 |
| | 0 | 0 | | 0 | 0 | |
| Total | 47 | 117500 | 31870 | 47 | 125600 | 34719 |
| Pousseurs Remorqueurs | 3 | | 1684 | 4 | | 4208 |
| | 3 | | 0 | 4 | | 1335 |
| Total | 6 | | 1684 | 8 | | 5543 |
| Bateaux à cabines Bateaux à excursion | 3 | | 5092 | 8 | | 9452 |
| | 6 | | 3092 | 0 | | 0 |
| Total | 9 | | 8184 | 8 | | 9452 |

Source : IVR

PROTOCOLE 13

Mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

Transport de MTBE/ETBE et pollution du Rhin

Résolution

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

consciente de sa responsabilité pour une navigation rhénane respectueuse de l'environnement,

ayant connaissance du fait qu'en raison de manipulations non conformes survenant lors du transport de MTBE/ETBE^{*)} et d'autres éthers carburants la pollution des eaux imputable à la navigation intérieure constitue toujours un problème,

souhaitant renforcer encore l'importance écologique du mode de transport bateau de la navigation intérieure pour la globalité des transports,

dans le but d'améliorer encore la qualité de l'eau du Rhin,

appelle les chargeurs et la navigation intérieure à ne pas affaiblir les avantages écologiques de ce mode de transport mais à les renforcer encore dans les meilleurs délais par l'application dans le cadre d'un engagement volontaire commun de la "directive pour le transport de MTBE/ETBE par voies de navigation intérieure" de mars 2008 établie par l'association de l'industrie européenne des éthers carburants (EFOA) et à contribuer à une réduction significative du déversement de ces polluants dans le Rhin.

^{*)} MTBE : éther-tert-méthylque
ETBE : éther-tert-butylique

PROTOCOLE 15

Reconnaissance du certificat de conduite hongrois

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 l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006;

consciente que la reconnaissance sur le Rhin des certificats de conduite non rhénans constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

estimant que la reconnaissance de certificats de conduite non rhénans constitue pour la CCNR une tâche prioritaire justifiant la mise en vigueur la plus rapide des modifications requises au Règlement des patentes du Rhin, par le recours à l'article 1.07 dudit Règlement,

agissant en vertu du Protocole additionnel n°7 à l'Acte de Mannheim,

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

I

Reconnaîtra, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2009-II-16, la validité sur le Rhin des certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B délivrés par l'autorité hongroise en vertu du décret n°15/2001, dernièrement modifié par le règlement n°9/2009 (III.6) KHEM du 6 mars 2009, dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- ces certificats doivent être assortis d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valables sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.

II

Reconnaîtra, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2009-II-16, la validité sur le Rhin du certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar délivré par l'autorité hongroise en vertu du décret n°15/2001, dernièrement modifié par le règlement n°9/2009 (III.6) KHEM du 6 mars 2009.

III

Adopte, conformément à l'article 1.07 du Règlement des patentes du Rhin, les modifications aux annexes C1 et C2 du Règlement des patentes du Rhin, figurant en annexe à la présente résolution.

Ces modifications, telles qu'elles apparaissent en annexe, seront en vigueur du 1^{er} avril 2010 au 30 mars 2013, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2009-II-16.

Annexe

- L'annexe C1 au Règlement des patentes du Rhin est rédigée comme suit :

Certificats de conduite reconnus équivalents

| Etat | Nom du certificat reconnu équivalent | Conditions complémentaires | Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance | Modèle du certificat reconnu équivalent |
|------|--------------------------------------|---|---|---|
| HU | Certificat de conduite de classe A | <p>- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),</p> <p>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation</p> | <p>Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthdologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile</p> <p>Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102</p> <p>Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie</p> <p>Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</p> | Modèle |
| HU | Certificat de conduite de classe B | <p>- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),</p> <p>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation,</p> | | Modèle |

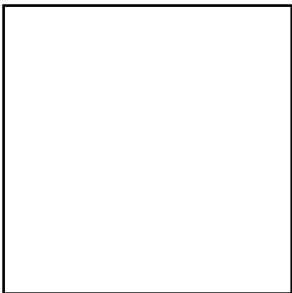
L'annexe C2 au Règlement des patentes du Rhin est rédigée comme suit :

Certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus équivalents

| Etat | Nom du certificat reconnu | Conditions complémentaires | Autorité(s) nationale(s) de délivrance | Modèle |
|-------------|--|-----------------------------------|---|------------------------|
| HU | Certificat de conducteur au radar sur les voies navigables intérieures | -- | Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthdologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu | Modèle |

**Certificat de conduite de classe A
85 mm × 54 mm - Fond bleu clair**

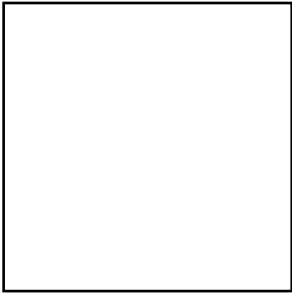
(Les caractéristiques physiques de la carte doivent être conformes aux normes ISO 7810.)

| | |
|--|--|
| BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE | MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE |
| A | |
| 1. | |
| 2. | |
| 3. | |
| 4. | |
| 7. | |
| 8. | |
| 9. | |
| 10. | |
| 11. | |
| | 6. |
| |  |
| | 5. |

| | |
|--|--|
| HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES | |
| 1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire | 8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin |
| 2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s) | 9. R. (Radar) |
| 3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance | A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers) |
| 4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat | 10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration |
| 5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance | 11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s) |
| 6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire | |
| 7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire | |
| Card Manufacturer - Batch number | |

**Certificat de conduite de classe B
85 mm × 54 mm - Fond bleu clair**

(Les caractéristiques physiques de la carte doivent être conformes aux normes ISO 7810.)

| | |
|--|--|
| BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE | MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE |
| B | |
| 1. | |
| 2. | |
| 3. | |
| 4. | |
| 7. | |
| 8. | |
| 9. | |
| 10. | |
| 11. | |
| | 6. |
| |  |
| | 5. |

| | |
|--|---|
| HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES | |
| 1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire | 8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffsstraßen dem Rhein/ B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin |
| 2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s) | 9. R. (Radar) |
| 3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance | 9. A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers) |
| 4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat | 10. Érvényesség ideje Verfallsdatum/Date d'expiration |
| 5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance | 11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s) |
| 6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire | |
| 7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire | |
| Card Manufacturer - Batch number | |

CERTIFICAT DE CONDUCTEUR AU RADAR SUR LES VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

| | |
|---|--|
| <p>HIVATALOS BEJEGYZÉSEK Offizielle Eintragungen/Official remarks</p> <p>FOTO</p> <p></p> <p></p> <p>tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers signature of the holder</p> | <p>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN REPUBLIC OF HUNGARY</p> <p>BIZONYÍTVÁNY HAJÓS KÉPESÍTÉSÉRŐL BEFÄHIGUNGSZEUGNISS ÜBER SCHIFFERPATENT CERTIFICATE OF BOATMAN QUALIFICATION</p> <p>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY</p> |
| <p>72/0/0/1666 I-RH-0/1666</p> <p>Név: <u>Próba Baba</u> Name/Name</p> <p>Születési idő: <u>1708.05.29.</u> Geboren am/Date of birth</p> <p>Születési hely: <u>Kunhegyesborzaszló</u> Geburtsort/Place of birth</p> <p>Anyja neve: <u>Barby Baba</u> Name der Mutter/Mother's name</p> <p>aki wer hat eine who has got</p> <p>radarhajós Radarschiffer radarobserver</p> <p>képesítést szerzett qualifikation/qualification</p> <p>Kelt: <u>1666.02.07.</u> Datum/Date</p> <p></p> <p>hajózási hatóság Schiffahrtsbehörde/shipping authority</p> | <p>72/0/0/1666 I-RH-0/1666</p> <p>KORLÁTOZÁSOK die Beschränkungen/Limitations</p> <p>Budapest, 2008.03.14.</p> <p></p> <p></p> |

PROTOCOLE 16

Arrangement administratif à conclure avec la République de Hongrie

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de favoriser la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

agissant sur la base du Protocole additionnel n°7,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin les certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B et le certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar,

consciente qu'il importe d'accompagner la reconnaissance de mécanismes de coopération entre les différentes autorités administratives concernées,

soucieuse de la nécessité de fixer les termes de la coopération en partenariat avec les autorités hongroises compétentes,

prend acte avec satisfaction de la négociation, conduite par le comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, d'un arrangement administratif avec les autorités hongroises,

charge son Secrétaire Général de signer au nom de la CCNR l'arrangement administratif, ci-annexé en langues française, allemande, néerlandaise et hongroise.

Annexe

**Arrangement administratif sur la coopération
entre
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
et
le Ministère des Transports, des Communications et de l'Energie de la Hongrie
concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des Transports, des Communications et de l'Energie de la Hongrie,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités hongroises, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B à compter du 1^{er} avril 2010 sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités hongroises compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau hongroises, dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Pour la navigation sur les secteurs des voies d'eau hongroises autres que le Danube sur lesquels des connaissances de secteur sont requises, le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur délivrée par les autorités hongroises et conforme à l'annexe 1 du présent arrangement. La liste des secteurs concernés figure à l'annexe 2 du présent arrangement.
 - Pour la navigation sur le Danube, le titulaire doit présenter l'attestation de connaissances de secteur requise sur le secteur du Danube situé sur le territoire hongrois et délivrée par un Etat riverain du Danube.
2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1^{er} avril 2010, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1).

Les autorités hongroises compétentes reconnaissent la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau hongroises, y compris le secteur du Danube situé sur le territoire hongrois.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk, et la Patente radar sont :

| Etat | Autorité de délivrance |
|------|---|
| B | S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles |
| CH | Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle |
| D | Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar) |
| F | Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg |
| NL | CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk |

2. L'autorité hongroise compétente pour délivrer les certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B, les attestations de connaissances de secteur pour les voies d'eau hongroises et le Danube, et le certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar est :

L'autorité nationale de transport,
Direction de Stratégie et Méthodologie
Département de la Navigation et de l'Aviation civile*

Adresse postale :
1389 Budapest 62 Pf. 102

Situation :
1066 Budapest,
Teréz körút 62
Hongrie

Tél. : +36 1 815 9646
Fax : +36 1 815 9659
e-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et hongroises lorsque le titulaire atteint l'âge de 50 ans, conviennent que l'attestation relative à l'aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par l'autorité hongroise.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la Hongrie. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et hongroise sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et hongroise s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1^{er} avril 2010.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la Hongrie en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et hongrois font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des Transports, des Communications et de l'Energie de la Hongrie.

Budapest, le 15 décembre 2009

Jean-Marie WOEHRLING
Secrétaire Général
Commission Centrale pour la Navigation du
Rhin

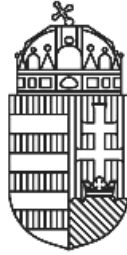
Péter HÓNIG
Ministre des transports, des communications et
de l'énergie
République de Hongrie

- Annexe 1 : attestation hongroise de connaissances de secteur
Annexe 2 : liste des secteurs des voies d'eau hongroises sur lesquels des connaissances de secteur sont requises.

Attestation hongroise de connaissances de secteur

(A6, 148 x 105 mm)

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN





VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a
.....napján kiállított
..... számú névre szóló
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent
VomNr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

| | |
|--|---|
| Családi és utónév/Familien- und Vorname |  <p>a tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers</p> |
| Születési idő/geboren am | |
| Születési hely/geboren in | |
| jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke | |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás helye/Ort der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN |
| |  <p>P.H. Siegel</p> |
| Aláírás/ Unterschrift | |
| | A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers |

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

Liste des secteurs des voies d'eau hongroises sur lesquels des connaissances de secteur sont requises

Classement des voies navigables

| Voie navigable | | Secteur de la voie navigable entre les kilomètres | Longueur du secteur (en km), ou surface (en km ²) | Classe de la voie navigable, conformément à l'AGN |
|----------------|---|---|---|---|
| 1. | Duna (voie d'importance internationale conformément à l'AGN) | 1812-1641 | 171 (en amont de Budapest) | VI/B |
| 2. | Duna (voie d'importance internationale conformément à l'AGN) | 1641-1433 | 208 (en aval de Budapest) | VI/C |
| 3. | Mosoni-Duna | 14-2* | 12 | III |
| 4. | Mosoni-Duna | 2-0* | 2 | VI/B |
| 5. | Szentendrei-Duna | 32-0* | 32 | IV |
| 6. | Ráckevei-Duna | 58-0* | 58 | III |
| 7. | Sió-csatorna (canal) | 121-23* | 98 | IV / temporaire |
| 8. | Sió-csatorna (canal) | 23-0* | 23 | IV |
| 9. | Dráva | 198-70* | 128 | II |
| 10. | Tisza | 685-612* | 73 | I |
| 11. | Tisza | 612-544* | 68 | III |
| 12. | Tisza | 544-403* | 141 | III |
| 13. | Tisza | 403-254* | 149 | II |
| 14. | Tisza | 254-160* | 94 | IV |
| 15. | Bodrog | 51-0* | 51 | III |
| 16. | Sebes-Körös | 10-0* | 10 | II |
| 17. | Kettős-Körös | 23-0* | 23 | II |
| 18. | Hármas-Körös | 91-0* | 91 | II |
| 19. | Lac Balaton* | | | Site NATURA 2000 |
| 20. | Lac Fertő* | | | Site NATURA 2000 |
| 21. | Lac Velencei* | | | Site NATURA 2000 |
| 22. | Keleti-főcsatorna (canal) | 45-0* | 45 | II |
| 23. | Hortobágy-Berettyó-főcsatorna (canal) | 7-0* | 7 | II |

Remarque

* Les voies marquées d'une astérisque n'appartiennent pas au réseau des voies navigables d'importance internationale conformément à l'Accord Européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN – en date, à Genève, du 19 janvier 1996).

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
und
dem Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium Ungarns
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse
für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium Ungarns treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum "Voranbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen",

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den ungarischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung ungarische Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. April 2010 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen,
 - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen ungarischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen ungarischen Wasserstraßen an, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf Strecken der ungarischen Wasserstraßen, mit Ausnahme der Donau, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind, ist ein von den ungarischen Behörden ausgestelltes Streckenzeugnis nach Anlage 1 dieser Vereinbarung vorzulegen. Die betreffenden Strecken sind in Anlage 2 dieser Vereinbarung aufgeführt.
 - Für die Fahrt auf der Donau ist das von einem Donaustaat ausgestellte Streckenzeugnis vorzulegen, das für den auf ungarischem Hoheitsgebiet gelegenen Teil der Donau vorgeschrieben ist.
2. Die ZKR hat entschieden durch Beschlussfassung das ungarische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. April 2010 anzuerkennen.

Die ungarischen zuständigen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen ungarischen Binnenwasserstraßen, einschließlich der im ungarischen Staatsgebiet befindlichen Donaustrecke, als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spycck'schen Fähre und das Radarpatent auszustellen:

| Staat | Ausstellende Behörde |
|-------|---|
| B | S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles |
| CH | Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel |
| D | Wasser- und Schifffahrtsgeschäft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig) |
| F | Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg |
| NL | CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk |

2. Die zur Ausstellung der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B, der Streckenzeugnisse für die ungarischen Wasserstraßen und die Donau sowie des ungarischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt befugte ungarische Behörde ist die

nationale Verkehrsbehörde
Direktion Strategie und Methodologie
Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt *

Postanschrift:
1389 Budapest 62 Pf. 102

Adresse:
1066 Budapest,
Teréz körút 62
Ungarn

Tel. : +36 1 815 9646
Fax : +36 1 815 9659
E-Mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
4. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in Ungarn und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder von der ungarischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und Ungarns abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen Seiten geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in Ungarn zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, allfällige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die für die Rheinschifffahrt und die ungarische zuständige Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Änderung vorgenommen wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die andere Partei zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Die Vereinbarung tritt am 1. April 2010 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für Ungarn als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und ungarischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim ungarischen Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium hinterlegt.

Budapest, den 15. Dezember 2009

Jean-Marie WOEHLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Péter HÓNIG
Verkehrs-, Kommunikations- und Energie
Minister
Republik Ungarns

- Anlage 1: ungarisches Streckenzeugnis
Anlage 2: Liste der Strecken der ungarischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind.

Ungarisches Streckenzeugnis

(A6, 148 x 105 mm)

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN





VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a
.....napján kiállított
..... számú névre szóló
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent
VomNr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

| | |
|--|---|
| Családi és utónév/Familien- und Vorname |  <p>a tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers</p> |
| Születési idő/geboren am | |
| Születési hely/geboren in | |
| jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke | |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás helye/Ort der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN |
| |  |
| Aláírás/ Unterschrift | |
| | A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers |

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

Liste der Strecken der ungarischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind

Klassifizierung der Wasserstraßen

| Wasserstraße | | Strecke der Wasserstraße zwischen km | Länge der Strecke (in km) oder Fläche (in km ²) | Klasse der Wasserstraße gemäß AGN |
|--------------|---|--------------------------------------|---|-----------------------------------|
| 1. | Donau (Wasserstraße von internationaler Bedeutung gemäß AGN) | 1812-1641 | 171 (oberhalb von Budapest) | VI/B |
| 2. | Donau (Wasserstraße von internationaler Bedeutung gemäß AGN) | 1641-1433 | 208 (unterhalb von Budapest) | VI/C |
| 3. | Moson-Donau | 14-2* | 12 | III |
| 4. | Moson-Donau | 2-0* | 2 | VI/B |
| 5. | Szentendre-Donau | 32-0* | 32 | IV |
| 6. | Ráckevei-Donau | 58-0* | 58 | III |
| 7. | Sió-Kanal | 121-23* | 98 | IV / vorübergehend |
| 8. | Sió-Kanal | 23-0* | 23 | IV |
| 9. | Drau | 198-70* | 128 | II |
| 10. | Theiß | 685-612* | 73 | I |
| 11. | Theiß | 612-544* | 68 | III |
| 12. | Theiß | 544-403* | 141 | III |
| 13. | Theiß | 403-254* | 149 | II |
| 14. | Theiß | 254-160* | 94 | IV |
| 15. | Bodrog | 51-0* | 51 | III |
| 16. | Sebes-Körös | 10-0* | 10 | II |
| 17. | Kettős-Körös | 23-0* | 23 | II |
| 18. | Hármas-Körös | 91-0* | 91 | II |
| 19. | Balaton* | | | NATURA-2000-Gebiet |
| 20. | Neusiedler See* | | | NATURA-2000-Gebiet |
| 21. | Velencei-See* | | | NATURA-2000-Gebiet |
| 22. | Keleti-Kanal | 45-0* | 45 | II |
| 23. | Hortobágy-Berettyó-Kanal | 7-0* | 7 | II |

Anmerkung

* Die mit Sternchen gekennzeichneten Wasserstraßen gehören nicht zum Netz der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) von Genf vom 19. Januar 1996.

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking
tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,
en
het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije
inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (de "CCR") en het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Hongaarse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op middellange termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft besloten door middel van een besluit de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en klasse B op de Rijn, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, vanaf 1 april 2010 als geldig te erkennen, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - de houder dient een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage A3 van het Patentreglement Rijn over te leggen voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer;
 - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Hongaarse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Grote Patent op alle Hongaarse waterwegen, zodra aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- voor de vaart op andere Hongaarse waterwegen dan de Donau waarvoor een bewijs voor riviergedeelten vereist is, moet door de houder een door de Hongaarse autoriteiten afgegeven bewijs voor riviergedeelten conform bijlage 1 van deze administratieve overeenstemming worden overgelegd. De lijst van riviergedeelten waarvoor dit van toepassing is, is als bijlage 2 bij de onderhavige administratieve overeenstemming gevoegd.
 - voor de vaart op de Donau moet door de houder een door een Donaustaats afgegeven bewijs voor riviergedeelten dat vereist is voor het gedeelte van de Donau dat zich op het Hongaarse grondgebied bevindt, worden overgelegd.
2. De CCR heeft besloten door middel van een besluit het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn vanaf 1 april 2010, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, als geldig te erkennen.

De Hongaarse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Hongaarse waterwegen, met inbegrip van het gedeelte van de Donau dat zich op het Hongaarse grondgebied bevindt.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent, het bewijs voor kennis van riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer, en het radarpatent af te geven:

| Land | Afgevende autoriteit |
|------|--|
| B | S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel |
| CH | Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle |
| D | Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Niederrhein, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Untermain, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Oberrhein, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Elbe, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het radarpatent) |
| F | Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg |
| NL | CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk |

2. De Hongaarse bevoegde autoriteit voor de afgifte van de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en klasse B, het bewijs voor riviergedeelten voor de Hongaarse waterwegen en voor de Donau, alsmede van het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs is:

De Nationale autoriteit van Vervoer
Directie Strategie en Methodologie
Departement Scheepvaart en Burgerluchtvaart*

Postadres:
1389 Boedapest 62, postbus 102

Kantooradres:
1066 Budapest,
Teréz körút 62
Hongarije

Tél. : +36 1 815 9646
Fax : +36 1 815 9659
e-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze administratieve overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.
4. De partijen, vaststellend dat de voorwaarden voor de verlenging van vaarbewijzen in de Rijnvaart en in Hongarije gelijkwaardig zijn, komen overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn, voor houders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt, zowel door een Rijnvaartautoriteit als door een Hongaarse autoriteit kan worden afgegeven.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en van Hongarije georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende ten doel gesteld:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Hongarije bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn zijn erkend, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en Hongaarse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, dan kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. De overeenstemming treedt op 1 april 2010 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor Hongarije als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Hongaarse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije neergelegd.

Gedaan te Boedapest op 15 december 2009

Jean-Marie Woehrling
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

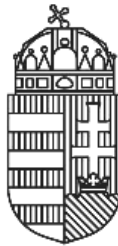
Péter HÓNIG
Minister van Vervoer, Communicatie en Energie
Republiek Hongarije

- Bijlage 1: · Hongaars bewijs voor riviergedeelten
Bijlage 2: · Lijst van Hongaarse vaarweggedeelten waarvoor specifieke vaarwegkennis vereist is.

Vonalvizsga bizonyítvány

A/6 formátum

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN





VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a
.....napján kiállított
..... számú névre szóló
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent
VomNr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

| | |
|--|---|
| Családi és utónév/Familien- und Vorname |  <p>a tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers</p> |
| Születési idő/geboren am | |
| Születési hely/geboren in | |
| jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke | |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás helye/Ort der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN |
| |  <p>P.H. Siegel</p> |
| | Aláírás/ Unterschrift |
| | A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers |

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

Lijst van Hongaarse waterwegen waarvoor specifieke vaarwegkennis vereist is

Classificatie van bevaarbare waterwegen

| Waterweg | | Sector van de waterweg tussen de kilometerraaien | Lengte van de sector (in km), of oppervlakte (in km ²) | Categorie van de waterweg overeenkomstig AGN |
|----------|---|--|--|--|
| 1. | Duna (waterweg van internationaal belang overeenkomstig AGN) | 1812-1641 | 171 (vóór Boedapest) | VI/B |
| 2. | Duna (waterweg van internationaal belang overeenkomstig AGN) | 1641-1433 | 208 (na Boedapest) | VI/C |
| 3. | Mosoni-Duna | 14-2* | 12 | III |
| 4. | Mosoni-Duna | 2-0* | 2 | VI/B |
| 5. | Szentendreï-Duna | 32-0* | 32 | IV |
| 6. | Ráckevei-Duna | 58-0* | 58 | III |
| 7. | Sió-csatorna (kanaal) | 121-23* | 98 | IV / tijdelijk |
| 8. | Sió-csatorna (kanaal) | 23-0* | 23 | IV |
| 9. | Dráva | 198-70* | 128 | II |
| 10. | Tisza | 685-612* | 73 | I |
| 11. | Tisza | 612-544* | 68 | III |
| 12. | Tisza | 544-403* | 141 | III |
| 13. | Tisza | 403-254* | 149 | II |
| 14. | Tisza | 254-160* | 94 | IV |
| 15. | Bodrog | 51-0* | 51 | III |
| 16. | Sebes-Körös | 10-0* | 10 | II |
| 17. | Kettős-Körös | 23-0* | 23 | II |
| 18. | Hármas-Körös | 91-0* | 91 | II |
| 19. | Balaton-meer* | | | Gebied NATURA 2000 |
| 20. | Fertő-meer* | | | Gebied NATURA 2000 |
| 21. | Velencei-meer* | | | Gebied NATURA 2000 |
| 22. | Keleti-főcsatorna (kanaal) | 45-0* | 45 | II |
| 23. | Hortobágy-Berettyó-főcsatorna (kanaal) | 7-0* | 7 | II |

Opmerking

* De waterwegen met een sterretje maken geen deel uit van het netwerk van waterwegen van internationaal belang overeenkomstig het Europees Verdrag inzake Waterwegen van internationaal Belang (AGN – ondertekend te Genève op 19 januari 1996)

**Megállapodás
a hajóvezetői és radar hajóvezetői képesítő okmányok tárgyában folytatandó hatósági
együttműködésről
a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága
és**

a Magyar Köztársaság Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériuma között

a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága (a továbbiakban: RHKB) és a Magyar Köztársaság Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériuma,

A hajósok kötelezettségeinek kezelhetőbbé tétele és a személyi állomány szabad munkavégzésének könnyítése érdekében,

a páneurópai együttműködésnek – a 2001. évi rotterdami és a 2006. évi bukaresti páneurópai konferenciákon kifejezésre juttatott akaratnak megfelelően –, a liberalizáció és a belvízi hajózás megerősítése útján történő elmélyítésére irányulóan kifejezésre juttatott akaratból vezérelve,

megállapítva, hogy a hajóvezetői és a radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismerését a rajnai és a magyar hatóságoknak a képesítő okmányok hosszú távú megfelelősége érdekében folytatott szakmai együttműködésének kell támogatnia, továbbá kölcsönösen alkalmazható eljárásokat kell fejleszteni és a megbízható információcserét szolgáló rendszert kell létrehozni,

a következő feltételekben állapodtak meg:

1. cikk

Kölcsönös elismerés

1. A RHKB határozat elfogadása útján, és figyelemmel a 8. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezésben meghatározott feltételekre 2010. április 1-jei hatállyal elismeri az „A” és „B” kategóriájú hajóvezető képesítő okmány érvényességét a Rajnán, amennyiben az alábbi kiegészítő feltételek teljesülnek:
 - a képesítő okmány tulajdonosának a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzat A3-as mellékletében meghatározott, az Iffezheim és a Spijk-i komp közötti Rajna-szakaszra érvényes vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie;
 - 50. életévét betöltött képesített személynek a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzat B3 formátumú érvényes, a jelzett szabályzatban előírt időközönként érvényesített egészségi alkalmassági igazolással kell rendelkeznie;

A magyar Hatóság elismeri a rajnai „Nagy Patent” / „Grande Patente” érvényességét a magyar belvízi utakon, amennyiben az alábbi kiegészítő feltételek teljesülnek:

- a képesítő okmány tulajdonosának a Dunán kívüli magyarországi belvízi utakon való hajózásra jogosító, az e megállapodás 1. számú mellékletében meghatározott vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A vonalvizsga kötelezettség alá eső víziutak jegyzékét ennek a megállapodásnak a 2. melléklete tartalmazza;
 - a képesítő okmány tulajdonosának a Duna magyarországi szakaszán történő hajózás esetén, a Dunán történő hajózásra jogosító, Duna menti állam hatósága által kiállított vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie;
2. A RHKB határozat elfogadása útján, és figyelemmel a 8. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezésben meghatározott feltételekre 2010. április 1-jétől kezdődő hatállyal elismeri a magyar radar hajóvezetői képesítő okmány érvényességét a Rajnán.

A magyar Hatóság elismeri a rajnai radar hajóvezetői képesítő okmány érvényességét a magyar belvízi utakon, ideértve a Duna magyarországi szakaszát is.

2. cikk

Illetékes hatóságok

1. A „Nagy Patent” / „Grande Patente” és az Iffezheim és a Spijk-i komp közötti Rajnai szakaszra előírt vonalismeretet tanúsító vonalismereti képesítő okmány, valamint a radar hajóvezetői képesítő okmány kiállítására jogosult hatóságok a következők:

| Ország | Jogosult hatóság |
|--------|---|
| B | S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles |
| CH | Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle |
| D | Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar) |
| F | Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg |
| NL | CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk |

2. Az „A” és „B” kategóriájú hajóvezetői,, a magyar víziutakra és a Dunára érvényes vonalismereti, valamint a radar hajóvezetői képesítő okmány kiállítására jogosult magyar hatósági szerv:

Nemzeti Közlekedési Hatóság, l'Autorité Nationale de Transport
Stratégiai és Módszertani Igazgatóság,
Hajózási és Légiközlekedési Főosztály,

Levelezési cím:
1389 Budapest 62. Pf. 102.

Cím:
1066 Budapest,
Teréz körút 62.
Magyarország

Tel: +36 1 815 9646
Fax: +36 1 815 9659
e-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu

3. A megállapodásban részes felek a megállapodás 6. cikkében szereplő rendelkezésnek megfelelően késedelemmentesen értesítik egymást a képesítő okmányok kiállítására jogosult szervezetek érintő változásokról.
4. A megállapodásban részes felek megállapítván a rajnai és a magyar képesítő okmányok érvényességének meghosszabbítására vonatkozóan, az 50. életévüket betöltött személyek esetében meghatározott feltételek azonosságát, kölcsönösen elfogadják, hogy az egészségi alkalmasságot igazoló a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzatban meghatározott B3 formátumú nyomtatvány szerinti okiratot a rajnai és a magyar hatóságok egyaránt jogosultak kiállítani.

3. cikk

Együttes részvétellel megtartásra kerülő értekezletek

Amennyiben szükségesnek mutatkozik a RHKB tagállamaiból való szakértők és magyar szakértők együttes részvételével egyeztető értekezlet létrehozatalát biztosítani kell. A megtartásra kerülő szakértői egyeztető értekezleten a hajóvezetői és a radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismeréséről a RHKB-val megállapodást kötött államok, valamint a RHKB-ban megfigyelői státusszal rendelkező államok és a nemzetközi szervezetek szakértői is részt vehetnek. A szakértői egyeztető értekezletek céljára a logisztikai feltételeket és a szervezési intézkedéseket a RHKB titkársága biztosítja.

A szakértői egyeztető értekezlet feladatai a következők:

- segíteni, hogy a jövőbeni szabályozási változások a különféle szabályozási aktusokban egymással harmonizáljanak;
- a szabályozás alkalmazása kapcsán felmerült nehézségek megvitatása, a szabályozásbeli eltérések felderítése, továbbá a szükséges intézkedések meghatározása;
- az érintett államok hatóságainak együttműködése mellett megvalósuló ellenőrző tevékenység koordinálása;
- a megállapodásban részes államokban bevezetett vizsgáztatási rend összehasonlítása;
- a képesítések harmonizálása, illetve egységesítése.

4. cikk

A vizsgabizottságok együttes értekezlete

A rajnai és a magyar vizsgabizottságok a szabályozás alkalmazásának, a vizsgáztatás gyakorlatának megvitatása és tapasztalatcsere, továbbá az esetlegesen felmerülő alkalmazási kérdések vizsgálata és az eljárások közelítése céljából rendszeresen megtartott együttes értekezletek keretében működnek együtt. Ez a fajta együttes értekezlet nyitott lehet a RHKB-val a hajóvezetői és radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismerése tárgyában megállapodást kötött hatóságok vizsgabizottságának képviselői, valamint a RHKB-ban megfigyelői státusszal rendelkező államok vizsgabizottsága számára.

5. cikk

Nyugdíjazás, felfüggesztés és hajóvezetői képesítés érvénytelenítése kapcsán történő tájékoztatás

A rajnai és a magyar hatóságok kölcsönösen és haladéktalanul értesítik egymás hatósági szerveit a képesített személyek nyugdíjazása, felfüggesztése, illetve hajóvezetői képesítés érvénytelenítése, valamint a foglalkozástól való eltiltás kapcsán hozott határozatokról. A jelzett értesítések továbbítása a megállapodás működésének kezdeti időszakában a RHKB Titkársága útján történik. Az ebben a cikkben meghatározott változásokról szóló tájékoztatás elektronikus hírközlési kapcsolat útján is továbbítható.

6. cikk

A szabályozás módosítása esetén fennálló tájékoztatási és egyeztetési kötelezettség

A megállapodásban részes felek – az együttes részvétellel megrendezésre kerülő szakértői értekezletektől függetlenül – késedelemmentesen és kölcsönösen tájékoztatják egymást a szabályozási aktusukat érintően tervezett módosításokról. A módosítások elfogadása előtt a felek egyeztetnek, hogy elkerülhető legyen az érintett szabályozások kölcsönös megfelelést veszélyeztető szabályozásváltozás. A módosítások elfogadásakor a módosított szabályozást késedelemmentesen továbbítják egymás számára, megadva a hatályba lépés dátumát.

7. cikk

A kölcsönös elismerés megszűnése

1. Amennyiben a felek valamelyikének a szabályozásában bekövetkezett módosítás a hajóvezetői vagy a radar hajóvezetői képesítés megszerzésének feltételeiben a megfelelést megszüntető változást valósít meg, a felek egyeztető értekezlet keretében tárgyalásos úton keresnek megoldást a nevezett képesítések megfelelésének fenntartása érdekében.
2. Amennyiben az egyeztetések lezárultával a felek egyikének meggyőződése szerint a szabályozások megfelelése már nem áll fenn, az érintett képesítő okmány kölcsönös elismerésről szóló határozat érvényét veszti. Az érvénytelenítésről szóló határozat a másik félnek szóló értesítést követő tizenkét hónap elteltével lép hatályba.

8. cikk

Záró rendelkezések

1. Ez a megállapodás 2010. április 1-én lép hatályba.
2. A felek a másik félhez intézett írásbeli nyilatkozattal mondhatják fel ezt a megállapodást. A megállapodás a felmondó nyilatkozatnak a címzett által történő kézhezvételétől számított 12 hónap elteltével veszti hatályát.
3. A megállapodás nem tekinthető nemzetközi szerződésnek vagy egyezménynek, ami a Magyar Köztársaságnak az állami felelősségét vagy a Rajnai Hajózás Központi Bizottságnak, mint nemzetközi szervezetnek a felelősségét vetné fel.
4. A megállapodás egy-egy eredeti példánya, amelynek francia, német, holland és magyar nyelvű változata egyaránt irányadó, a RHKB főtitkáránál és a Minisztériumnál kerül letéteményezésre.

Budapest, 2009. december 15

Jean-Marie WOEHLING
főtitkár
Rajnai Hajózás Központi Bizottsága

Péter HÓNIG
közlekedési, hírközlési és energiaügyi
miniszter
Magyarország

- Melléklet 1 : a magyar vonalvizsga bizonyítvány
Melléklet 2 : a vonalvizsga kötelezettség körébe tartozó magyar víziutak jegyzéke

Vonalvizsga bizonyítvány, minta

(A6, 148 x 105 mm)

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN





VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a
.....napján kiállított
..... számú névre szóló
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent
VomNr.....

előoldal, recto, Vorseite

| | |
|--|--|
| Családi és utónév/Familien- und Vorname |  <p>a tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers</p> |
| Születési idő/geboren am | |
| Születési hely/geboren in | |
| jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke | |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás helye/Ort der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung |
| a fkm és fkm között a von km bis km folyón am Fluß | NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESSEN |
| |  |
| Alírás/ Unterschrift | |
| | A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers |

hátoldal, verso, Rückseite

Melléklet 2

A vonalvizsga kötelezettség körébe tartozó magyar víziutak jegyzéke

A víziutak osztályozása

| Víziút | | A víziút szakasza folyamkilométer | A szakasz hossza (km vagy km ²) | A víziút osztálya az AGN megállapodást kihirdető 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet a nemzetközi jelentőségű víziutakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről |
|--------|--|--------------------------------------|--|---|
| 1. | Duna (nemzetközi jelentőségű víziút) | 1812-1641 | 171 (Budapest felett) | VI/B |
| 2. | Duna (nemzetközi jelentőségű víziút) | 1641-1433 | 208 (Budapest alatt) | VI/C |
| 3. | Mosoni-Duna | 14-2* | 12 | III |
| 4. | Mosoni-Duna | 2-0* | 2 | VI/B |
| 5. | Szentendrei-Duna | 32-0* | 32 | IV |
| 6. | Ráckevei-Duna | 58-0* | 58 | III |
| 7. | Sió-csatorna | 121-23* | 98 | IV / időszakos |
| 8. | Sió-csatorna | 23-0* | 23 | IV |
| 9. | Dráva | 198-70* | 128 | II |
| 10. | Tisza | 685-612* | 73 | I |
| 11. | Tisza | 612-544* | 68 | III |
| 12. | Tisza | 544-403* | 141 | III |
| 13. | Tisza | 403-254* | 149 | II |
| 14. | Tisza | 254-160* | 94 | IV |
| 15. | Bodrog | 51-0* | 51 | III |
| 16. | Sebes-Körös | 10-0* | 10 | II |
| 17. | Kettős-Körös | 23-0* | 23 | II |
| 18. | Hármas-Körös | 91-0* | 91 | II |
| 19. | Balaton* | | | NATURA 2000 |
| 20. | Fertő* | | | NATURA 2000 |
| 21. | Velencei* | | | NATURA 2000 |
| 22. | Keleti-főcsatorna | 45-0* | 45 | II |
| 23. | Hortobágy-Berettyó- főcsatorna | 7-0* | 7 | II |

Megjegyzés

* a csillaggal jelölt víziutak nem tartoznak az AGN megállapodásban nemzetközi jelentőségű víziútként meghatározott víziutak sorába (a Genfben 1996. január 19-én elfogadott AGN megállapodás szerint)

PROTOCOLE 17

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Article 1.10)

Résolution

La Commission Centrale, conformément à l'article 1.22, chiffre 3, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin, proroge la prescription de caractère temporaire suivante :

Article 1.10, chiffre 1, lettre c) - Livre de bord, attestation
(adopté par la résolution 2006-II-21).

Cette prescription sera en vigueur du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2013.

PROTOCOLE 18

Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Annexes 1, 3, 7 et 10)

Résolution

La Commission Centrale,

afin de compléter et de préciser certaines prescriptions ainsi que de supprimer des disparités entre les différentes versions linguistiques,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

adopte les amendements aux annexes 1, 3, 7 et 10 du Règlement de police pour la navigation du Rhin annexés à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2011.

Annexe

Annexe

1. *L'annexe 1 est rédigée comme suit :*

"Annexe 1

**LETTRE OU GROUPE DE LETTRES DISTINCTIF DU PAYS DU
PORT D'ATTACHE OU DU LIEU D'IMMATRICULATION
DES BÂTIMENTS**

(Liste indicative)

| | | |
|-----|---|------------------------|
| A | : | AUTRICHE |
| B | : | BELGIQUE |
| BG | : | BULGARIE |
| BIH | : | BOSNIE-HERZEGOVINE |
| BY | : | BIELORUSSIE |
| CH | : | SUISSE |
| CZ | : | REPUBLIQUE TCHEQUE |
| D | : | ALLEMAGNE |
| F | : | FRANCE |
| FI | : | FINLANDE |
| HR | : | CROATIE |
| HU | : | HONGRIE |
| I | : | ITALIE |
| L | : | LUXEMBOURG |
| LT | : | LITUANIE |
| MD | : | REPUBLIQUE DE MOLDAVIE |
| MLT | : | MALTE |
| N | : | PAYS-BAS |
| NO | : | NORVEGE |
| P | : | PORTUGAL |
| PL | : | POLOGNE |
| R | : | ROUMANIE |
| RUS | : | FEDERATION DE RUSSIE |
| SE | : | SUEDE |
| SI | : | SLOVENIE |
| SRB | : | SERBIE |
| SK | : | SLOVAQUIE |
| UA | : | UKRAINE" |

2. L'annexe 3 est modifiée comme suit :

- a) L'indication relative au croquis 9 est rédigée comme suit (versions allemande et française uniquement) :

"

| |
|---|
| Art. 3.09 Remorquage ch. 4: bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi |
|---|

"

- b) L'indication relative au croquis 10 est rédigée comme suit (versions allemande et française uniquement) :

"

| |
|---|
| Art. 3.09 Remorquage ch. 4: plusieurs bâtiments remorqués en dernière longueur du convoi |
|---|

"

- c) L'indication relative au croquis 26 est rédigée comme suit :

"

| |
|--|
| Art. 3.13 Menues embarcations ch. 1 et 6 : à voile et utilisant simultanément un moteur |
|--|

"

3. L'annexe 7 est modifiée comme suit :

- a) Les indications ci-après relatives à la section I, lettre E, sont ajoutées comme suit :

"E. 24 sans objet

E.25 Branchement électrique à terre disponible



"

- b) Les indications ci-après relatives à la section II, point 3 sont ajoutées comme suit :

"



Branchement pour 400 V~ disponible"

PROTOCOLE 19

Règlement de visite – 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)

Résolution

La Commission Centrale, conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, proroge les prescriptions de caractère temporaire suivantes :

1. Article 7.02, chiffre 3 – Timonerie, vue dégagée
(adopté par la résolution 2006-II-24)
2. Article 8.02, chiffre 5 – Dispositifs de sécurité
(adopté par la résolution 2006-II-25),
3. Article 9.15, chiffres 9 et 10 – Câbles
(adopté par la résolution 2006-II-25),
4. Article 24.02, chiffre 2 – Prescription transitoire ad article 9.15, chiffre 10
(adopté par la résolution 2006-II-25),
5. Annexe E, 1^{er} alinéa – Livre de bord, numéro européen unique d'identification des bateaux
(adopté par la résolution 2006-II-26),
6. Annexe F, page 9 – Livret de service, numéro européen unique d'identification des bateaux
(adopté par la résolution 2006-II-26),
7. Annexe K, colonne n° 1 – Attestation repos, numéro européen unique d'identification des bateaux
(adopté par la résolution 2006-II-26).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2013.

PROTOCOLE 20

Abrogation de l'ADNR – Introduction de l'ADN sur le Rhin

Le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), adopté par la Résolution 1970-I-20, est entré en vigueur le 1^{er} avril 1971. Il a remplacé plusieurs réglementations antérieures, à savoir

- a) le Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières inflammables n'appartenant pas à la catégorie des explosifs, adopté par et mis en vigueur à la suite de la résolution II du 4 août 1893, dernier amendement 1969-II-31,
- b) le Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses, adopté par sa résolution XVIII du 2 octobre 1899, mis en vigueur à la suite de sa résolution VI du 11 mai 1900, dernier amendement 1970-I-24,
- c) le Règlement International pour le transport des liquides combustibles sur les voies de navigation intérieure (dit Règlement de La Haye), adopté par sa résolution 1939-II-8, mis en vigueur à la suite de sa résolution 1947-IV-4, dernier amendement 1970-I-22.

La base de l'ADNR était constituée par la résolution n° 206 du Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, en date du 24 janvier 1964, recommandant aux Gouvernements et aux Commissions fluviales internationales de prendre des mesures nécessaires pour que les transports des marchandises dangereuses soient soumis aux conditions qu'imposent les annexes A et B (ADN) à ladite résolution.

Lors de l'adoption de l'ADNR, la CCNR a recommandé aux Gouvernements des Etats riverains du Rhin et à la Belgique de rendre applicable l'ADNR aux autres réseaux de voies de navigation intérieure en liaison avec le Rhin. L'Allemagne et les Pays-Bas ont étendu le champ d'application de l'ADNR à l'ensemble de leur réseau. La France en a fait de même plus récemment.

Les changements intervenus en Europe sur les plans politique et économique ainsi que dans le domaine du transport fluvial avec l'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube ont incité l'Allemagne en 1993 à proposer d'appliquer au transport de marchandises dangereuses par voie fluviale une réglementation unique uniforme à caractère obligatoire et de prendre pour cela l'ADN, avec toutefois le niveau de sécurité de l'ADNR, en raison du champ d'application géographique paneuropéen de la réglementation de la CEE-ONU.

Cette proposition allemande a été étudiée par la CCNR et en 1995 celle-ci a présenté une déclaration au Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU visant à créer un groupe de travail international chargé d'élaborer une convention harmonisée sur le plan européen relative au transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure.

Le Comité des transports intérieurs a approuvé cette proposition et le groupe de travail international créé a abouti à la signature le 26 mai 2000 de l'Accord ADN. L'Accord ADN est entré en vigueur le 29 février 2008. Entre 2000 et 2009 le Règlement annexé à l'Accord a été actualisé et aligné sur l'ADNR. Le Règlement annexé actualisé est entré en vigueur le 28 février 2009.

Pour sa part, la Communauté européenne a rendu obligatoire pour les transports communautaires l'Accord ADR pour les transports par route (Directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994) et le Règlement RID pour les transports par chemin de fer (Directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996). Afin d'établir un régime commun pour tous les aspects du transport intérieur des marchandises dangereuses, les directives susmentionnées ont été remplacées par une directive unique établissant également des dispositions relatives au transport par voie navigable : Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008. En vertu de cette Directive le Règlement ADN deviendra obligatoire pour les transports fluviaux au plus tard le 30 juin 2011.

Tenant compte de cette évolution, la CCNR a décidé de transposer le Règlement ADN sur le Rhin en tenant compte de l'Acte de Mannheim, de supprimer son groupe de travail des matières dangereuses et de redéfinir les tâches du Comité des matières dangereuses qui reste maintenu.

Par résolution 2008-I-26 le Groupe de travail des matières dangereuses a été supprimé et les tâches du Comité ont été redéfinies.

La résolution suivante a pour objet d'abroger l'ADNR et de le remplacer par le Règlement annexé à l'Accord ADN ainsi que d'adopter les modifications de conséquence au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin

Résolution

La Commission Centrale,

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

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible,

constatant l'entrée en vigueur le 28 février 2009 du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) et l'obligation pour les Etats membres de la Communauté Européenne d'appliquer ce Règlement au transport par voie navigable conformément à la Directives 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008,

constatant avec satisfaction que les Etats membres de la CCNR qui sont devenus Parties contractantes à l'Accord ADN ont tous formulé la Déclaration prévue à l'article 14 de l'Accord et dont les termes ont été arrêtés en commun par la résolution 2000-I-4, stipulant que l'application de l'ADN sur le Rhin est subordonnée à l'accomplissement des procédures prévues par le statut du régime rhénan,

décide d'abroger avec effet au 1^{er} janvier 2011

- le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) adopté par sa résolution 2001-II-27 (I) tel qu'amendé,
- la procédure relative à l'admission au transport en bateaux-citernes de matières qui ne figurent pas encore dans la liste du 3.2, tableau C, de l'ADNR, adoptée par la résolution 2001-II-27 (III), telle qu'amendée,

décide que le Règlement annexé à l'Accord ADN sera applicable sur le Rhin à partir du 1^{er} janvier 2011 compte tenu des dispositions figurant à l'annexe 1 à la présente résolution,

charge le Secrétariat de veiller à ce que le Règlement annexé à l'Accord ADN soit publié en langue allemande, française et néerlandaise,

adopte les modifications de conséquence au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin figurant à l'annexe 2 à la présente résolution. Ces modifications de conséquence entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Annexe 1

Application sur le Rhin du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

Sur le Rhin le Règlement ADN est à considérer comme un règlement visé à l'article 1^{er} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Le Règlement ADN est applicable sur le Rhin compte tenu des dispositions suivantes :

| Règlement ADN | Objet | Disposition d'application |
|------------------------|---|--|
| 1.5 | Règles spéciales, dérogations | Les dérogations accordées dans le cadre de l'ADNR en vertu de recommandations de la CCNR restent valables. |
| 1.6.7.2.2 | Dispositions transitoires générales pour les bateaux-citernes | Les dispositions transitoires générales pour les bateaux-citernes sont complétées par les dispositions de l'appendice ci-après. |
| 1.16.2.1 8.1.8.3 | Délivrance et reconnaissance des certificats d'agrément | Les Etats membres de la CCNR conviennent que le certificat d'agrément visé au 1.16.1 peut être délivré par l'autorité compétente de l'un quelconque des Etats membres de la CCNR qui sont Parties contractantes de l'Accord ADN. |
| 7.1.5.0.5 7.2.5.0.3 | Dérogations à la signalisation par cônes et feux bleus | Aucune dérogation prévue aux 7.1.5.0.5 et 7.2.5.0.3 ne sera accordée sur le Rhin. |
| 7.1.5.1 7.2.5.1 | Manière de transporter les marchandises | Sur le Rhin les bateaux transportant des marchandises dangereuses ou qui ne sont pas dégazés ne doivent pas être inclus dans des convois poussés dont les dimensions excèdent 195 x 24 m. |

Appendice

Les dispositions transitoires suivantes sont applicables pour le transport des matières dangereuses visées ci-après :

Peuvent être transportées en type N fermé avec soupapes réglées au minimum à 6 kPa (0,06 bar) (pression d'épreuve des citernes à cargaison de 10 kPa (0,10 bar)) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ouvert, le type N ouvert avec coupe-flammes ou le type N fermé avec soupapes réglées au minimum à 10 kPa (0,10 bar) est exigé au 3.2, tableau C ;
- les bateaux énumérés ci-dessous étaient titulaires au 31.12.1986 d'une autorisation spéciale pour le transport de certaines matières et sont autorisés, sur la base de leur mode de construction, à savoir doubles fonds et caissons latéraux, au transport des matières énumérées dans la liste séparée.

| Nom de bateau | Numéro officiel | Numéro de la liste des matières |
|---------------------|-----------------|---------------------------------|
| T.M.S. EVA M | 600 3995 | 3 |
| T.M.S. PRIMAZEE | 231 4207 | 4 |
| T.M.S. PIZ LOGAN | 700 1829 | 2 |
| T.M.S. STOLT MADRID | 232 6328 | 1 |
| T.M.S. STOLT OSLO | 232 6324 | 1 |

Peuvent être transportées en type N fermé avec soupapes réglées au minimum à 10 kPa (0,10 bar) (pression d'épreuve des citernes à cargaison de 65 kPa (0,65 bar)) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ouvert, le type N ouvert avec coupe-flammes ou le type N fermé avec soupapes réglées au minimum à 10 kPa (0,10 bar) est exigé au 3.2, tableau C.

Si le dispositif d'évacuation à grande vitesse est transformé de sorte que la soupape est réglée à 50 kPa (0,50 bar), toutes les matières pour lesquelles les soupapes doivent être réglées à 50 kPa (0,50 bar) dans la liste des matières peuvent être transportées ;

- le bateau énuméré ci-dessous était titulaire au 31.12.1986 d'une autorisation spéciale pour le transport de certaines matières et est autorisé, sur la base de son mode de construction, à savoir doubles fonds et caissons latéraux, au transport des matières énumérées dans une liste séparée.

| Nom de bateau | Numéro officiel | Numéro de la liste des matières |
|------------------|-----------------|---------------------------------|
| T.M.S. EILTANK 9 | 430 4830 | 5 |

Peuvent être transportées en type C avec soupapes réglées au minimum à 9 kPa (0,09 bar) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ou le type C avec soupapes réglées au minimum à 10 kPa (0,10 bar) est exigé au 3.2, tableau C ;

Peuvent être transportées en type C avec soupapes réglées au minimum à 35 kPa (0,35 bar) :

- toutes les matières pour lesquelles le type N ou le type C avec soupapes réglées au minimum à 35 kPa (0,35 bar) est exigé au 3.2, tableau C.

Si le dispositif d'évacuation à grande vitesse est transformé de sorte que la soupape est réglée à 50 kPa (0,50 bar), toutes les matières pour lesquelles les soupapes doivent être réglées à 50 kPa (0,50 bar) selon 3.2, tableau C peuvent être transportées ;

Liste des matières numéro 1 :

| No ONU | Classe et Code de classification | Groupe d'emballage | Nom et description |
|--------|----------------------------------|--------------------|---|
| 1114 | 3, F1 | II | BENZÈNE |
| 1134 | 3, F1 | III | CHLOROBENZÈNE (chlorure de phényle) |
| 1143 | 6.1, TF1 | I | ALDÉHYDE CROTONIQUE STABILISÉ |
| 1203 | 3, F1 | II | ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1218 | 3, F1 | I | ISOPRÈNE, STABILISÉ |
| 1247 | 3, F1 | II | MÉTHACRYLATE DE MÉTHYLE MONOMÈRE, STABILISÉ |
| 1267 | 3, F1 | I | PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1267 | 3, F1 | II | PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1268 | 3, F1 | I | DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1268 | 3, F1 | II | DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1277 | 3, FC | II | PROPYLAMINE (amino-1 propane) |
| 1278 | 3, F1 | II | CHLORO-1 PROPANE (chlorure de propyle) |
| 1296 | 3, FC | II | TRIÉTHYLAMINE |
| 1578 | 6.1, T2 | II | CHLORONITROBENZÈNES, SOLIDES, FONDUS (p-CHLORONITROBENZÈNE) |
| 1591 | 6.1, T1 | III | o-DICHLOROBENZÈNE |
| 1593 | 6.1, T1 | III | DICHLOROMÉTHANE (chlorure de méthylène) |
| 1605 | 6.1, T1 | I | DIBROMURE D'ÉTHYLÈNE |
| 1710 | 6.1, T1 | III | TRICHLORÉTHYLÈNE |
| 1750 | 6.1, TC1 | II | ACIDE CHLORACÉTIQUE EN SOLUTION |
| 1831 | 8, CT1 | I | ACIDE SULFURIQUE FUMANT |
| 1846 | 6.1, T1 | II | TÉTRACHLORURE DE CARBONE |
| 1863 | 3, F1 | I | CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1863 | 3, F1 | II | CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1888 | 6.1, T1 | III | CHLOROFORME |
| 1897 | 6.1, T1 | III | TÉTRACHLORÉTHYLÈNE |
| 1993 | 3, F1 | I | LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1993 | 3, F1 | II | LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 2205 | 6.1, T1 | III | ADIPONITRILE |
| 2238 | 3, F1 | III | CHLOROTOLUÈNES (m-, o- ou p-CHLOROTOLUÈNE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (cis-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (trans-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2266 | 3, FC | II | N,N-DIMÉTHYLPROPYLAMINE |
| 2312 | 6.1, T1 | II | PHÉNOL, FONDU |
| 2333 | 3, FT1 | II | ACÉTATE D'ALLYLE |
| 2733 | 3, FC | II | AMINES INFLAMMABLES, CORROSIVES, N.S.A., (2-AMINOBTANE) |
| 2810 | 6.1, T1 | III | LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, N.S.A. (1.1.2 -trichloréthane) |
| 2874 | 6.1, T1 | III | ALCOOL FURFURYLIQUE |
| 3295 | 3, F1 | I | HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 3295 | 3, F1 | II | HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 3455 | 6.1,TC2 | II | CRESOLS, SOLIDES, FONDUS |

Liste des matières numéro 2 :

| No ONU | Classe et Code de classification | Groupe d'emballage | Nom et description |
|--------|----------------------------------|--------------------|--|
| 1114 | 3, F1 | II | BENZÈNE |
| 1129 | 3, F1 | II | BUTYRALDÉHYDES (n-BUTYRALDÉHYDE) |
| 1134 | 3, F1 | III | CHLOROBENZÈNE (chlorure de phényle) |
| 1203 | 3, F1 | II | ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1247 | 3, F1 | II | MÉTACRYLATE DE MÉTHYLE MONOMÈRE, STABILISÉ |
| 1267 | 3, F1 | II | PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1268 | 3, F1 | II | DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1277 | 3, FC | II | PROPYLAMINE (amino-1 propane) |
| 1278 | 3, F1 | II | CHLORO-1 PROPANE (chlorure de propyle) |
| 1296 | 3, FC | II | TRIÉTHYLAMINE |
| 1578 | 6.1, T2 | II | CHLORONITROBENZÈNES, SOLIDES, FONDUS (p-CHLORONITROBENZÈNE) |
| 1591 | 6.1, T1 | III | o-DICHLOROBENZÈNE |
| 1593 | 6.1, T1 | III | DICHLOROMÉTHANE (chlorure de méthylène) |
| 1605 | 6.1, T1 | I | DIBROMURE D'ÉTHYLÈNE |
| 1662 | 6.1, T1 | II | NITROBENZÈNE |
| 1710 | 6.1, T1 | III | TRICHLORÉTHYLÈNE |
| 1750 | 6.1, TC1 | II | ACIDE CHLORACÉTIQUE EN SOLUTION |
| 1831 | 8, CT1 | I | ACIDE SULFURIQUE FUMANT |
| 1846 | 6.1, T1 | II | TÉTRACHLORURE DE CARBONE |
| 1863 | 3, F1 | II | CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1888 | 6.1, T1 | III | CHLOROFORME |
| 1897 | 6.1, T1 | III | TÉTRACHLORÉTHYLÈNE |
| 1917 | 3, F1 | II | ACRYLATE D'ÉTHYLE STABILISÉ |
| 1993 | 3, F1 | II | LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 2238 | 3, F1 | III | CHLOROTOLUÈNES (m-, o- ou p-CHLOROTOLUÈNE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (cis-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (trans-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2266 | 3, FC | II | N,N-DIMÉTHYLPROPYLAMINE |
| 2312 | 6.1, T1 | II | PHÉNOL, FONDU |
| 2333 | 3, FT1 | II | ACÉTATE D'ALLYLE |
| 2733 | 3, FC | II | AMINES INFLAMMABLES, CORROSIVES, N.S.A., (2-AMINOBTANE) |
| 2810 | 6.1, T1 | III | LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, N.S.A. (1.1.2 -trichloréthane) |
| 2874 | 6.1, T1 | III | ALCOOL FURFURYLIQUE |
| 3295 | 3, F1 | II | HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |

Liste des matières numéro 3 :

| No ONU | Classe et Code de classification | Groupe d'emballage | Nom et description |
|--------|----------------------------------|--------------------|--|
| 1106 | 3, FC | II | AMYLAMINES (n-AMYLAMINE) |
| 1114 | 3, F1 | II | BENZÈNE |
| 1129 | 3, F1 | II | BUTYRALDÉHYDES (n-BUTYRALDÉHYDE) |
| 1134 | 3, F1 | III | CHLOROBENZÈNE (chlorure de phényle) |
| 1143 | 6.1, TF1 | I | ALDÉHYDE CROTONIQUE STABILISÉ |
| 1184 | 3, FT1 | II | DICHLORURE D'ÉTHYLÈNE (dichloro-1,2 éthane) |
| 1203 | 3, F1 | II | ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1247 | 3, F1 | II | MÉTHACRYLATE DE MÉTHYLE MONOMÈRE, STABILISÉ |
| 1267 | 3, F1 | II | PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1268 | 3, F1 | II | DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1275 | 3, F1 | II | ALDÉHYDE PROPIONIQUE |
| 1277 | 3, FC | II | PROPYLAMINE (amino-1 propane) |
| 1278 | 3, F1 | II | CHLORO-1 PROPANE (chlorure de propyle) |
| 1279 | 3, F1 | II | DICHLORO-1,2 PROPANE ou DICHLORURE DE PROPYLÈNE |
| 1296 | 3, FC | II | TRIÉTHYLAMINE |
| 1547 | 6.1, T1 | II | ANILINE |
| 1578 | 6.1, T2 | II | CHLORONITROBENZÈNES, SOLIDES, FONDUS (p-CHLORONITROBENZÈNE) |
| 1593 | 6.1, T1 | III | DICHLOROMÉTHANE (chlorure de méthylène) |
| 1605 | 6.1, T1 | I | DIBROMURE D'ÉTHYLÈNE |
| 1662 | 6.1, T1 | II | NITROBENZÈNE |
| 1710 | 6.1, T1 | III | TRICHLORÉTHYLÈNE |
| 1750 | 6.1, TC1 | II | ACIDE CHLORACÉTIQUE EN SOLUTION |
| 1831 | 8, CT1 | I | ACIDE SULFURIQUE FUMANT |
| 1846 | 6.1, T1 | II | TÉTRACHLORURE DE CARBONE |
| 1863 | 3, F1 | II | CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1888 | 6.1, T1 | III | CHLOROFORME |
| 1897 | 6.1, T1 | III | TÉTRACHLORÉTHYLÈNE |
| 1917 | 3, F1 | II | ACRYLATE D'ÉTHYLE STABILISÉ |
| 1993 | 3, F1 | II | LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % BENZÈNE |
| 2078 | 6.1, T1 | II | DIISOCYANATE DE TOLUÈNE (et mélanges isomères) (DIISOCYANATE-2,4 TOLUÈNE) |
| 2205 | 6.1, T1 | III | ADIPONITRILE |
| 2238 | 3, F1 | III | CHLOROTOLUÈNES (m-, o- ou p-CHLOROTOLUÈNE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (cis-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (trans-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2266 | 3, FC | II | N,N-DIMÉTHYLPROPYLAMINE |
| 2312 | 6.1, T1 | II | PHÉNOL, FONDU |
| 2333 | 3, FT1 | II | ACÉTATE D'ALLYLE |
| 2733 | 3, FC | II | AMINES INFLAMMABLES, CORROSIVES, N.S.A., (2-AMINOBTANE) |
| 2810 | 6.1, T1 | III | LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, N.S.A. (1.1.2 -trichloréthane) |
| 2874 | 6.1, T1 | III | ALCOOL FURFURYLIQUE |
| 3295 | 3, F1 | II | HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % BENZÈNE |
| 3455 | 6.1,TC2 | II | CRESOLS, SOLIDES, FONDUS |

Liste des matières numéro 4 :

| No ONU | Classe et Code de classification | Groupe d'emballage | Nom et description |
|--------|----------------------------------|--------------------|--|
| 1106 | 3, FC | II | AMYLAMINES (n-AMYLAMINE) |
| 1114 | 3, F1 | II | BENZÈNE |
| 1129 | 3, F1 | II | BUTYRALDÉHYDES (n-BUTYRALDÉHYDE) |
| 1134 | 3, F1 | III | CHLOROBENZÈNE (chlorure de phényle) |
| 1143 | 6.1, TF1 | I | ALDÉHYDE CROTONIQUE STABILISÉ |
| 1203 | 3, F1 | II | ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1247 | 3, F1 | II | MÉTACRYLATE DE MÉTHYLE MONOMÈRE, STABILISÉ |
| 1267 | 3, F1 | II | PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1268 | 3, F1 | II | DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1275 | 3, F1 | II | ALDÉHYDE PROPIONIQUE |
| 1277 | 3, FC | II | PROPYLAMINE (amino-1 propane) |
| 1278 | 3, F1 | II | CHLORO-1 PROPANE (chlorure de propyle) |
| 1279 | 3, F1 | II | DICHLORO-1,2 PROPANE ou DICHLORURE DE PROPYLÈNE |
| 1296 | 3, FC | II | TRIÉTHYLAMINE |
| 1863 | 3, F1 | II | CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 1917 | 3, F1 | II | ACRYLATE D'ÉTHYLE STABILISÉ |
| 1993 | 3, F1 | II | LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |
| 2238 | 3, F1 | III | CHLOROTOLUÈNES (m-, o- ou p-CHLOROTOLUÈNE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (cis-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (trans-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2266 | 3, FC | II | N,N-DIMÉTHYLPROPYLAMINE |
| 2333 | 3, FT1 | II | ACÉTATE D'ALLYLE |
| 2733 | 3, FC | II | AMINES INFLAMMABLES, CORROSIVES, N.S.A., (2-AMINOBTANE) |
| 3295 | 3, F1 | II | HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE |

Liste des matières numéro 5 :

| No ONU | Classe et Code de classification | Groupe d'emballage | Nom et description |
|--------|----------------------------------|--------------------|--|
| 1134 | 3, F1 | III | CHLOROBENZÈNE (chlorure de phényle) |
| 1218 | 3, F1 | I | ISOPRÈNE, STABILISÉ |
| 1247 | 3, F1 | II | MÉTHACRYLATE DE MÉTHYLE MONOMÈRE, STABILISÉ |
| 1277 | 3, FC | II | PROPYLAMINE (amino-1 propane) |
| 1278 | 3, F1 | II | CHLORO-1 PROPANE (chlorure de propyle) |
| 1296 | 3, FC | II | TRIÉTHYLAMINE |
| 1547 | 6.1, T1 | II | ANILINE |
| 1750 | 6.1, TC1 | II | ACIDE CHLORACÉTIQUE EN SOLUTION |
| 1831 | 8, CT1 | I | ACIDE SULFURIQUE FUMANT |
| 2238 | 3, F1 | III | CHLOROTOLUÈNES (m-, o- ou p-CHLOROTOLUÈNE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (cis-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2263 | 3, F1 | II | DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (trans-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE) |
| 2266 | 3, FC | II | N,N-DIMÉTHYLPROPYLAMINE |
| 2333 | 3, FT1 | II | ACÉTATE D'ALLYLE |
| 2733 | 3, FC | II | AMINES INFLAMMABLES, CORROSIVES, N.S.A., (2-AMINOBTANE) |
| 3446 | 6.1, T2 | II | NITROTOLUÈNES, SOLIDES, FONDUS (o-NITROTOLUÈNE) |

Annexe 2

Modifications de conséquence au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin

A. Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *L'article 1.01, lettre aa), est rédigé comme suit :*

"aa) "ADN" le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), dans la version en vigueur ;"

2. *L'article 1.10, chiffre 1, lettre t), est rédigé comme suit :*

"t) les documents requis par les 8.1.2.1, 8.1.2.2 et 8.1.2.3 de l'ADN,"

3. *L'article 3.14 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

"1. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières inflammables visées à l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :"

b) *Le chiffre 2, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

"2. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières présentant un danger pour la santé visées à l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :"

c) *Le chiffre 3, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

"3. Les bâtiments faisant route effectuant des transports de certaines matières explosives visées à l'ADN doivent porter, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du présent règlement, la signalisation suivante visée au 7.1.5.0 ou 7.2.5.0 de l'ADN :"

d) *Le chiffre 7 est rédigé comme suit :*

"7. Les bâtiments non astreints à porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 8.1.8 de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bâtiment astreint à porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus."

4. *L'article 6.28, chiffre 9, est rédigé comme suit :*

"9. Les bâtiments et convois portant la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3, sont éclusés séparément.

La présente disposition ne s'applique pas aux bateaux à cargaison sèche au sens de l'ADN qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2. Ceux-ci peuvent être éclusés ensemble, avec des bateaux à cargaison sèche qui transportent exclusivement des conteneurs, grands récipients pour vrac (GRV), grands emballages, conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), citernes mobiles et des conteneurs-citernes visés au 7.1.1.18 de l'ADN et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ou avec les bâtiments mentionnés à l'article 3.14, chiffre 7. Une distance de 10 m au minimum doit être respectée entre la proue et la poupe des bâtiments éclusés ensemble."

5. *L'article 7.07, chiffre 2, lettre b), est rédigé comme suit :*

"b) aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 8.1.8 de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables à un bâtiment visé à l'article 3.14, chiffre 1."

6. *L'article 11.02, chiffre 3, point 3.5 du tableau, lettre e), bb), est rédigé comme suit :*

"bb) lorsqu'il ne transporte pas de matières dangereuses pour lesquelles est exigé un certificat d'agrément en vertu de l'ADN ;"

7. *L'article 12.01 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

"1. Les conducteurs de bâtiments soumis à l'ADN, de bateaux-citernes, de bâtiments transportant plus de 20 conteneurs, de bâtiments dont la longueur dépasse 110 m, de convois, de bateaux à cabines, de navires de mer et de transports spéciaux visés à l'article 1.21 doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 6 ci-dessous, s'annoncer sur la voie indiquée et communiquer les données suivantes :"

b) *Le chiffre 1, lettre l), phrase introductive, est rédigé comme suit :*

"l) pour les matières dangereuses visées par l'ADN :"

c) *Le chiffre 3, 2^{ème} tiret, est rédigé comme suit :*

"- bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord dont le transport est soumis à l'ADN, quel que soit le nombre de conteneurs."

d) *Le chiffre 6, lettre c), 1^{er} et 2^{ème} tirets, est rédigé comme suit :*

"- sur le secteur visé à la lettre a) les convois non soumis à l'ADN ne sont pas soumis à l'obligation de s'annoncer,
- sur le secteur visé à la lettre b), parmi les convois non soumis à l'ADN, seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 140 m et la largeur supérieure à 15 m et sur le secteur visé à la lettre c) seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 110 m ou dont la largeur est supérieure à 12 m,"

8. *L'article 15.01, chiffre 3, est modifié comme suit :*

a) *La lettre a) est rédigée comme suit :*

"a) "Cargaison restante" : toute cargaison liquide restant après le déchargement comme résidus dans les citernes ou dans les tuyauteries sans utilisation d'un système d'assèchement supplémentaire selon l'ADN ainsi que toute cargaison sèche restant après le déchargement comme résidus dans les cales sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration. Les emballages et moyens d'arrimage font partie de la cargaison."

b) *La lettre b) est rédigée comme suit :*

"b) "Résidus de cargaison" : toute cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement supplémentaire selon l'ADN ainsi que toute cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques ou de balais."

c) *La lettre f) est rédigée comme suit :*

"f) "Citerne asséchée" : citerne débarrassée de toute cargaison restante (par exemple à l'aide du système d'assèchement supplémentaire selon l'ADN) et où ne subsistent que des résidus de cargaison."

9. *L'annexe 3 est modifiée comme suit :*

a) *L'indication relative aux croquis 27a) et b) est rédigée comme suit :*

"Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses
ch. 1 : certaines matières inflammables visées à l'ADN"

b) *L'indication relative aux croquis 28a) et b) est rédigée comme suit :*

"Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses
ch. 2 : certaines matières nocives pour la santé visées à l'ADN"

c) *L'indication relative au croquis 29 est rédigée comme suit :*

"Art. 3.14 Bâtiments effectuant certains transports de matières dangereuses
ch. 3 : certaines matières explosives visées à l'ADN"

B. Règlement de visite des bateaux du Rhin

1. *L'article 1.01 est modifié comme suit :*

Le chiffre 91 est ajouté comme suit :

"91."ADN" le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), dans la version en vigueur ;"

2. *L'article 1.02, chiffre 2, lettre b), est rédigé comme suit :*

"b) bateaux possédant un certificat d'agrément conformément à l'ADN ;"

3. *L'article 22bis.04 est modifié comme suit :*

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

"b) lorsque les calculs effectués suivant la procédure de calcul de la stabilité en cas d'avarie prescrite à la partie 9 de l'ADN aboutissent à un résultat positif."

b) *Le chiffre 8 est rédigé comme suit :*

"8. La preuve par le calcul visée aux chiffres 2 à 5 est considérée comme fournie lorsque des calculs de la stabilité en cas d'avarie visés à la partie 9 de l'ADN sont présentés avec un résultat positif."

4. *L'article 22bis.05, chiffre 2, lettre c) est rédigé comme suit :*

"c) posséder une double coque conforme à l'ADN. Les automoteurs doivent être conformes aux 9.1.0.91 à 9.1.0.95, les bateaux-citernes aux 9.3.2.11.7 et 9.3.2.13 à 9.3.2.15 de la partie 9 de l'ADN ;"

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

L'indication relative à l'article 20.01, est rédigée comme suit :

| | | |
|--------|--|---|
| "20.01 | Articles 7.01, chiffre 2, 8.05, chiffre 13 et 8.10 | Pour les navires de mer qui ne sont pas destinés au transport de matières visées à l'ADN et dont la quille a été posée avant le 1.10.1987 : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015" |
|--------|--|---|

6. *L'article 24.09 est ajouté comme suit :*

"Article 24.09

Dispositions transitoires relatives au remplacement de l'ADNR par l'ADN

Les certificats d'agrément délivrés en vertu du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), adopté par la résolution 2001-II-27, dont la date d'expiration n'est pas dépassée, tiennent lieu de certificats d'agrément conformément à l'ADN visés à l'article 1.02, chiffre 2, lettre b)."

7. *L'annexe A, chiffre 17, phrase introductive, est rédigée comme suit :*

"17*) Le bateau est muni d'un certificat d'agrément délivré en application de l'ADN,"

8. L'annexe D est rédigée comme suit :

"Annexe D
(Modèle)

Certificat de visite provisoire

N°

| 1. Nom du bâtiment | 2. Type du bâtiment | 3. Numéro européen unique d'identification des bateaux | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|--|-------|---------------------|--|--|----------------|----------------|---|---------------|-------|-------|-------|---|-------|-------|-------|
| 4. Nom et adresse du propriétaire | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. Longueur L/ L _{WL} ^{*)} Nombre de passagers Nombre de lits ^{*)} | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. Equipage : | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.1 Le bâtiment est admis au mode d'exploitation A1 ^{*)} , A2 ^{*)} , B ^{*)} . | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.2 Equipement du bateau selon l'article 23.09 Le bateau répond ^{*)} / ne répond pas ^{*)} à l'article 23.09, chiffre 1.1 ^{*)} / à l'article 23.09, chiffre 1.2 ^{*)} . Conformément à l'article 23.13, l'équipage minimum doit être augmenté comme suit ^{*)} / ne doit pas être augmenté ^{*)} : | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width:50%;"></th> <th colspan="3" style="text-align:center;">Mode d'exploitation</th> </tr> <tr> <th style="width:16.6%;">A₁</th> <th style="width:16.6%;">A₂</th> <th style="width:16.6%;">B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Matelot</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Remplacement du matelot par un matelot garde-moteur....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> </tr> </tbody> </table> | | | | Mode d'exploitation | | | A ₁ | A ₂ | B | Matelot | | | | Remplacement du matelot par un matelot garde-moteur.... | | | |
| | Mode d'exploitation | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | A ₁ | A ₂ | B | | | | | | | | | | | | | | |
| Matelot | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Remplacement du matelot par un matelot garde-moteur.... | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Observations et conditions spéciales | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6.3 Equipage minimum selon l'article 23.14 : | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. Installation(s) à gaz liquéfiés L'attestation est valable jusqu'au | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8. Conditions particulières | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9. Transport de matières dangereuses voir le certificat d'agrément provisoire ^{*)} | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10. Validité Le certificat de visite provisoire est valable jusqu'au pour la navigation ^{*)} / pour un seul voyage ^{*)} (Date) sur le Rhin ^{*)} de à ^{*)} | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11., Lieu Date Lieu Date Autorité compétente pour le certificat provisoire d'agrément Commission de visite Sceau Signature Signature | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| *) Biffer les mentions inutiles | | | | | | | | | | | | | | | | | |

"

9. *L'annexe M, partie III, article 9, lettre c), est rédigée comme suit :*

"c) Les câbles et leur pose doivent satisfaire aux dispositions du Règlement de visite pour les bateaux du Rhin et, le cas échéant, de l'ADN ;"

PROTOCOLE 21

Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable

Pas de résolution.

PROTOCOLE 22

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

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

(séparément)

PROTOCOLE 23

Approbation des comptes de l'exercice 2008 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2008.

PROTOCOLE 24

Approbation des comptes de l'exercice 2008 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 2008 du Centre Administratif. Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 25

Interruption de la manœuvre 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

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 2009 et du 31 décembre 2009 au 1er janvier 2010 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 2009 et celle du 31 décembre 2009 au 1er janvier 2010 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 26

Interruption de la manœuvre des écluses aux 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 1er janvier 2010 au 31 décembre 2010, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 27

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 28

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 2 juin 2010 à Strasbourg.