

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION DE PRINTEMPS 2014

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2014 - I)

Strasbourg, le 12 juin 2014

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (14) 1 final

SESSION DE PRINTEMPS 2014

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2014-I)

Strasbourg, le 12 juin 2014

SOMMAIRE

	Pages
I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour	
Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour	1
Protocole 2 : Composition de la Chambre des Appels	1
II. Questions générales	
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne	1
Protocole 4 : Coopération de la CCNR avec les organisations internationales.....	2
Protocole 5 : Manifestations commémoratives	9
III. Questions juridiques	
Protocole 6 : Questions juridiques	9
IV. Aspects économiques	
Protocole 7 : Situation économique de la navigation rhénane	9
Protocole 8 : Intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques	31
V. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 9 : Patentes de batelier et équipages	31
VI. Règles de circulation	
Protocole 10 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Article 1.08 et 7.01).....	31
Protocole 11 : Modification définitive du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin – Dispense pour les bacs de l'obligation d'équipement en appareils ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes (Articles 4.07, chiffre 3, 1 ^{er} alinéa	31
Protocole 12 : Amendement du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin par une prescription de caractère temporaire – Exigences minimales et recommandations concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Articles 4.07, chiffre 3)	35

	Pages
Protocole 13 : Modification définitive du Règlement de police pour la navigation du Rhin - Dispense pour les engins flottants sans système de propulsion propre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur (Article 4.07, chiffre 1)	44
 VII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 14 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des bateaux du Rhin (Articles 7.02, 11.02, 11.04, chapitre 14bis, articles 15.14, 24.02, 24.06, Annexes I, Q, R et S).....	48
Protocole 15 : Amendement au Règlement de Visite des bateaux du Rhin par une prescription de caractère temporaire concernant les dispositions transitoires relatives à l'article 7.02, chiffre 5 (Article 24.02, chiffre 2)	49
Protocole 16 : Moratoire pour certaines dispositions transitoires du Règlement de Visite des bateaux du Rhin – Amendement du Règlement de Visite des bateaux du Rhin par une prescription e caractère temporaire (Article 24.02, chiffre 2, ad article 8.05, chiffre 6, article 8.10, chiffre 3, article 10.04, article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, article 15.06, chiffre 6, article 15.07, article 15.08, chiffre 3, article 24.03, chiffre 1 ad article 3.04, chiffre 7, article 7.01, chiffre 2, article 8.10, chiffre 2, article 9.01 et article 12.02, chiffre 5, article 24.06, chiffre 5 ad article 10.04, article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, article 15.06, chiffre 6, article 15.07, article 15.08, chiffre 3).....	53
 VIII. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigation	
Protocole 17 : Amélioration de la liaison avec un bras du Rhin ancien au p.k. 336,1 – 337,1	62
Protocole 18 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin.....	67
Protocole 19 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à l'aval pour l'année 2013	72
 IX. Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	
Protocole 20 : 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.....	75
 X. Budget et administration	
Protocole 21 : Budget pour 2015 de la Commission Centrale.....	152
Protocole 22 : Budget pour 2015 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans	152
Protocole 23 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2013 de la Commission Centrale	152

XI. Questions diverses

Protocole 24 : Communiqué à la presse.....	162
Protocole 25 : Date de la prochaine session	162



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2014

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Composition de la Chambre des Appels

Résolution

I.

La Commission Centrale

accorde démission honorable de ses fonctions à Madame Hélène ABELSON GEBHARDT (France), Juge, et, sur la proposition de la délégation française,

désigne, avec l'accord de M. Bernard BANGRATZ, juge suppléant, et conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, Monsieur Jean-Marie WOEHLING (France) comme Juge titulaire pour la période du 12 juin 2014 au 31 décembre 2015.

II.

La Commission Centrale

accorde démission honorable de ses fonctions à Monsieur Herman CRAEYBECKX (Belgique), Juge, et, sur la proposition de la délégation belge,

désigne, conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, Monsieur Paul DE BAETS (Belgique) comme Juge-suppléant et Monsieur Antoon VERSTREKEN (Belgique) comme Juge pour la période du 12 juin 2014 au 31 décembre 2015.

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Coopération de la CCNR avec les organisations internationales

Résolution

La Commission Centrale,

prend acte avec satisfaction

de la signature le 25 mars 2014 par M. Nilles, Président de la Commission de la Moselle et M. van der Werf, Secrétaire général de la Commission Centrale, de l'arrangement de coopération conclu entre les deux Commissions, en annexe.

Annexe



Arrangement de coopération entre la Commission Centrale pour la navigation du Rhin et la Commission de la Moselle

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et la Commission de la Moselle (ci-après « CM »),

vu l'échange de lettres entre le Secrétaire Général de la CCNR et le Président de la CM en date du 12 septembre 2008 ;

considérant la volonté de la CCNR et de la CM d'approfondir leur coopération et d'améliorer l'efficacité des travaux menés ;

considérant la volonté de la CM de faire avancer les développements en cours sur un plan européen, et plus particulièrement dans le cadre du développement d'une stratégie pour la gestion des corridors (le Rhin et la Moselle se trouvent sur le corridor 9 du CEF) ;

considérant la volonté de la CCNR de prendre en compte le nouveau cadre qui se créera à la suite de l'arrangement entre la CCNR et l'UE dans sa collaboration avec la CM,

conviennent de ce qui suit :

Article 1

Le présent arrangement a pour objet d'établir une coopération renforcée entre la CCNR et la CM en concordance et en soutien de la politique européenne pour le développement et la promotion de la navigation intérieure.

Les deux parties visent, en particulier dans certains domaines, précisés à l'article 5, une coopération renforcée et une simplification des processus de travail, sans pour autant porter atteinte à l'indépendance des deux institutions.

Article 2

La CCNR reconnaît à la CM le statut d'observateur conformément aux dispositions de son règlement intérieur. A ce titre, la CM pourra participer sans droit de vote à la session plénière, aux comités et à leurs groupes de travail, selon les modalités définies par ces organes. Les ordres du jour, comptes rendus ou autres documents relatifs à ces organes lui seront adressés. Elle sera informée des réunions d'étude ou d'information, tables rondes et conférences, etc. organisées par la CCNR et sera invitée à ces dernières.

le rd

Article 3

La CM reconnaît à la CCNR le statut d'observateur conformément aux dispositions de son règlement intérieur. A ce titre la CCNR pourra participer sans droit de vote à la session plénière, aux comités et à leurs groupes de travail, selon les modalités définies par ces organes. Les ordres du jour, comptes rendus ou autres documents relatifs à ces organes lui seront adressés. Elle sera informée des réunions d'étude ou d'information, tables rondes et conférences, etc. organisées par la CM et sera invitée à ces dernières.

Article 4

1. La CCNR et la CM conviennent que des échanges sur les programmes de travail respectifs seront conduits par les Secrétariats, en vue d'une identification des points d'intérêt commun et d'une définition de projets de coopération renforcée dans les domaines prévus à l'article 5. A cet effet, leurs Secrétariats prendront les dispositions nécessaires. Ils tiendront à échéance régulière et au moins une fois par an des réunions de coordination. Un compte-rendu de ces réunions de coordination sera dressé. Un programme d'activités commun et une planification des échéances des activités seront élaborés. Les délégations de part et d'autre seront régulièrement tenues informées.
2. Le Secrétariat de la CCNR informera régulièrement la CM sur la mise en œuvre de l'Arrangement administratif avec la DG MOVE de la Commission Européenne. Il lui fournira les renseignements pertinents en temps utile.
3. Le Secrétariat de la CCNR informera la CM d'une manière adaptée de la coopération interinstitutionnelle relative à la navigation intérieure, notamment avec la Commission du Danube et la CEE-ONU.
4. Le Secrétariat de la CCNR informera régulièrement la CM sur les travaux visés aux paragraphes 2 et 3, à l'occasion de la session plénière de la CM.

Article 5

1. Les domaines de coopération renforcée retenus par la CCNR et la CM sont les suivants :
 - a) le suivi économique du transport par voie d'eau ;
 - b) les activités réglementaires des deux commissions et notamment celles relatives aux règles de police.
2. La CCNR et la CM se concerteront :
 - a) pour les questions relatives à la promotion du transport fluvial ;
 - b) quant à la participation aux domaines d'action visés dans la communication NAIADES II et notamment l'intégration du transport fluvial dans des chaînes logistiques multimodales et sur les plateformes qui y sont rattachées.
3. La CCNR et la CM échangeront des informations dans les domaines suivants :
 - a) les questions relatives à la mise en œuvre et à l'application des règles concernant le personnel navigant, en particulier concernant la reconnaissance de titres non rhénans (certificat de conduite et certificat d'aptitude à la conduite au radar) sur le Rhin et la Moselle.
 - b) le développement de l'infrastructure au regard des défis écologiques et des contraintes découlant de la réglementation pertinente.



Article 6

La CM (Secrétariat et Comité des Péages) sera invitée à participer aux travaux relatifs à l'observation du marché que la CCNR développe en association avec la Commission Européenne et la profession de la navigation intérieure. La CCNR communiquera à la CM les résultats des travaux en cours. La CM communiquera à la CCNR les informations qu'elle a recueillies relatives au trafic sur la Moselle, en vue d'une prise en compte adéquate du marché mosellan dans l'observation du marché européen. Les deux Commissions conviendront des modalités d'un travail commun en ce qui concerne le trafic Rhin-Moselle et sa promotion ainsi que sur l'économie et les coûts des transports fluviaux. La prise en compte du marché mosellan dans le cadre de la future observation du marché sera examinée par les deux Secrétariats en tenant compte des échéances concernées.

Article 7

1. Dans le cadre de la coopération relative aux règles de police, les travaux d'harmonisation entre le RPNM et le RPNR seront poursuivis. A cet égard, des réunions communes des organes compétents de part et d'autre seront prévues. Une attention particulière sera portée à la mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF), afin de réunir les conditions d'une plus grande harmonisation.
2. La CCNR et la CM s'engagent à se concerter étroitement en matière de mise en œuvre de l'arrangement RAINWAT. Les deux Secrétariats prennent les dispositions nécessaires notamment pour l'adoption du nouveau guide de radiotéléphonie et sa mise à jour périodique.

Article 8

La CCNR et la CM développeront leur coopération par le biais de stages du personnel des Secrétariats respectifs, en particulier pour les aspects économiques et les activités réglementaires communes aux deux commissions, en vue d'un échange d'expériences et d'une collaboration suivie.

Article 9

Le présent arrangement de coopération entrera en vigueur à la date de la réalisation de l'échange de lettres approuvant le présent arrangement.

Article 10

Cet arrangement remplace l'arrangement de coopération conclu par échange de lettres en date du 12 septembre 2008.

Article 11

Le présent arrangement de coopération pourra être révisé à la demande de chaque partie ou dénoncé, la dénonciation prenant effet au terme d'un préavis de trois mois.

Straßburg/Strasbourg, 25 IV 2014

Für die ZKR/Pour la CCNR

Der Generalsekretär/Le Secrétaire Général
Hans van der WERF

Trier Trèves,

Für die MK/Pour la CM

Der Präsident/Le Président
Max NILLÉS



ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



Abmachung für die Kooperation zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Moselkommission

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“ genannt) und die Moselkommission (im Folgenden „MK“ genannt),

gestützt auf den Briefwechsel vom 12. September 2008 zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Präsidenten der MK;

in der Erwägung, dass die ZKR und die MK ihre Kooperation intensivieren und die Arbeiten effizienter gestalten/ möchten;

in der Erwägung, dass die MK, insbesondere bei der Strategieentwicklung für das Korridormanagement (Rhein und Mosel befinden sich im Korridor 9 des CEF), die laufenden Entwicklungen auf EU-Ebene weiter vorantreiben möchte;

in der Erwägung, dass die ZKR dem neuen Rahmen, der infolge der Vereinbarung zwischen ZKR und EU entstehen wird, in ihrer Zusammenarbeit mit der MK Rechnung tragen möchte;

kommen wie folgt überein:

Artikel 1

Diese Abmachung hat zum Inhalt eine Intensivierung der Kooperation zwischen der ZKR und der MK in Übereinstimmung und Unterstützung der europäischen Politik zur Entwicklung und Förderung der Binnenschifffahrt.

Die beiden Parteien streben insbesondere in den in Artikel 5 genannten Teilbereichen eine verstärkte Zusammenarbeit und eine Vereinfachung der Arbeitsprozesse an, unbeschadet der Unabhängigkeit beider Institutionen.

Artikel 2

Die ZKR räumt der MK nach Maßgabe ihrer Geschäftsordnung den Status des Beobachters ein. Als solcher kann die MK ohne Stimmrecht an der Plenarsitzung, an den Sitzungen der Ausschüsse und deren Arbeitsgruppen gemäß den von diesen Organen definierten Modalitäten teilnehmen. Ihr werden für diese Organe die Tagesordnungen, Niederschriften oder andere Dokumente übermittelt. Sie wird über die von der ZKR veranstalteten Arbeits- oder Informationssitzungen, Runde-Tisch-Gespräche, Konferenzen usw. unterrichtet und eingeladen.

Artikel 3

Die MK räumt der ZKR nach Maßgabe ihrer Geschäftsordnung den Status des Beobachters ein. Als solcher kann die ZKR ohne Stimmrecht an der Plenarsitzung, an den Sitzungen der Ausschüsse und deren Arbeitsgruppen gemäß den von diesen Organen definierten Modalitäten teilnehmen. Ihr werden für diese Organe die Tagesordnungen, Niederschriften oder andere Dokumente übermittelt. Sie wird über die von der MK veranstalteten Arbeits- oder Informationssitzungen, Runde-Tisch-Gespräche, Konferenzen usw. unterrichtet und eingeladen.

Artikel 4

1. Die ZKR und die MK vereinbaren, dass sich ihre Sekretariate über die jeweiligen Arbeitsprogramme austauschen, um Fragen von gemeinsamem Interesse zu ermitteln und Vorhaben einer verstärkten Zusammenarbeit in den in Artikel 5 genannten Bereichen festzulegen. Die Sekretariate ergreifen dazu die erforderlichen Maßnahmen. Sie halten in regelmäßigen Abständen und mindestens einmal jährlich Koordinierungssitzungen ab. Über diese Koordinierungssitzungen wird eine Niederschrift angefertigt. Es wird ein gemeinsames Tätigkeitsprogramm mit entsprechendem Zeitplan erstellt. Die Delegationen der beiden Organisationen werden regelmäßig auf dem Laufenden gehalten.
2. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK regelmäßig über die Umsetzung der Verwaltungsvereinbarung mit der GD MOVE der Europäischen Kommission und übermittelt ihr rechtzeitig alle einschlägigen Informationen.
3. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK in geeigneter Weise über die binnenschifffahrtsbezogene interinstitutionelle Zusammenarbeit, namentlich mit der Donaukommission und der UN-ECE.
4. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK anlässlich deren Plenarsitzung regelmäßig über die in den Absätzen 2 und 3 genannten Arbeiten.

Artikel 5

1. In folgenden Bereichen wird eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen ZKR und MK angestrebt:
 - a) wirtschaftliche Beobachtung des Binnenschiffverkehrs;
 - b) verordnungsrechtliche Arbeiten der beiden Kommissionen, insbesondere jene in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen.
2. Die ZKR und die MK stimmen sich ab über
 - a) Angelegenheiten der Förderung des Binnenschiffsverkehrs;
 - b) die Beteiligung an den in der Mitteilung NAIADES II genannten Maßnahmenbereiche, insbesondere die Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Logistikketten sowie daran angebundene Plattformen.
3. Die ZKR und die MK tauschen in folgenden Bereichen regelmäßig Informationen aus:
 - a) Fragen zur Umsetzung und Anwendung der Vorschriften bezüglich des Schiffspersonals, insbesondere bezüglich der Anerkennung der nichtrheinischen Nachweise (Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt) auf dem Rhein und der Mosel.
 - b) Entwicklung der Infrastruktur in Bezug auf umweltrelevante Herausforderungen und Sachzwänge, die sich aus den maßgeblichen Vorschriften ergeben.



Artikel 6

Die MK (Sekretariat und Ausschuss für Schifffahrtsabgaben) wird zur Mitarbeit an der Marktbeobachtung eingeladen, welche die ZKR in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und dem Binnenschifffahrtsgewerbe aufbaut. Die ZKR unterrichtet die MK über die Ergebnisse der laufenden Arbeiten. Die MK teilt der ZKR die ihr vorliegenden Informationen über den Moselverkehr mit, damit der Moselschifffahrtmarkt im Rahmen der europäischen Marktbeobachtung angemessen berücksichtigt werden kann. Beide Kommissionen vereinbaren für den Rhein-Mosel-Verkehr und dessen Förderung sowie für den Bereich der Wirtschaft und der Beförderungskosten in der Binnenschifffahrt die Modalitäten einer gemeinsamen Arbeit. Die Art und Weise, wie der Rheinschifffahrtmarkt in die künftige Marktbeobachtung integriert werden soll, wird von den beiden Sekretariaten unter Berücksichtigung der entsprechenden Zeitvorgaben festgesetzt.

Artikel 7

1. Im Rahmen der Zusammenarbeit in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen werden die Arbeiten zur Harmonisierung der MoselSchPV und der RheinSchPV fortgesetzt. Dazu werden gemeinsame Sitzungen der zuständigen Organe beider Seiten anberaumt. Besonderes Augenmerk wird auf der Einführung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) liegen, um die Voraussetzungen für eine stärkere Harmonisierung zu schaffen.
2. Die ZKR und die MK verpflichten sich, im Hinblick auf die Umsetzung der RAINWAT-Vereinbarung eng abzustimmen. Die beiden Sekretariate ergreifen dazu die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der Annahme des neuen Handbuchs Binnenschifffahrtfunk und dessen regelmäßiger Aktualisierung.

Artikel 8

Die ZKR und die MK bauen ihre Zusammenarbeit im Rahmen von Praktika der Mitarbeiter der beiden Sekretariate insbesondere in Bezug auf wirtschaftliche Aspekte und die gemeinsamen verordnungsrechtlichen Arbeiten der beiden Kommissionen zum Zwecke des Erfahrungsaustauschs und der weiteren Zusammenarbeit aus.

Artikel 9

Diese Kooperationsabmachung tritt an dem Tag in Kraft, an dem der Briefwechsel stattfindet, durch den diese Abmachung gebilligt wird.

Artikel 10

Diese Abmachung ersetzt die Kooperationsabmachung, die durch den Briefwechsel vom 12. September 2008 geschlossen wurde.

Artikel 11

Diese Kooperationsabmachung kann auf Antrag jeder der beiden Parteien geändert oder gekündigt werden; die Kündigung wird nach Ablauf einer dreimonatigen Kündigungsfrist wirksam.

Straßburg/Strasbourg, 25.11.2014

Für die ZKR/Pour la CCNR

Der Generalsekretär/Le Secrétaire Général
Hans van der WERF

Trier/Trèves,

Für die MK/Pour la CM

Der Präsident/Le Président
Max NILLES

PROTOCOLE 5

Manifestations commémoratives Projet de célébration du bicentenaire de la CCNR (2015)

Résolution

La Commission Centrale prend acte avec satisfaction de l'invitation de la délégation néerlandaise de tenir la session de printemps 2015 à Rotterdam.

PROTOCOLE 6

Questions juridiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,
ayant pris connaissance du rapport verbal du président de son Comité économique,
prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2013
et de la perspective pour 2014 / 2015.

Annexe

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

pour l'année 2013 et perspective pour les années 2014 et 2015

1. Conditions macroéconomiques générales et total du transport de marchandises sur le Rhin

Après une année 2012 au cours de laquelle le PIB réel de l'Union européenne a régressé de 0,4 % au total, l'année 2013 s'est caractérisée en Europe par une stagnation, avec néanmoins une légère tendance au redressement au cours du deuxième semestre. Ceci est illustré par exemple par l'évolution aux Pays-Bas où, après une récession de 18 mois, une légère hausse du PIB réel a été enregistrée au deuxième semestre.

Tableau 1 : évolution du produit intérieur brut réel dans les Etats de l'UE *

Pays	Année / Période							
	2004-2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total UE	2,3	-4,5	2,0	1,7	-0,4	0,1	1,5	2,0
Bassin du Rhin								
▪ Belgique	2,3	-2,8	2,3	1,8	-0,1	0,2	1,4	1,7
▪ Allemagne	2,0	-5,1	4,0	3,3	0,7	0,4	1,8	2,0
▪ France	1,8	-3,1	1,7	2,0	0,0	0,3	1,0	1,7
▪ Pays-Bas	2,7	-3,7	1,5	0,9	-1,2	-0,8	1,0	1,3
Bassin du Danube								
▪ Autriche	2,8	-3,8	1,8	2,8	0,9	0,3	1,5	1,8
▪ Slovaquie	7,2	-4,9	4,4	3,0	1,8	0,8	2,3	3,2
▪ Hongrie	2,7	-6,8	1,1	1,6	-1,7	1,1	2,1	2,1
▪ Roumanie	6,8	-6,6	-1,1	2,2	0,7	3,5	2,3	2,5

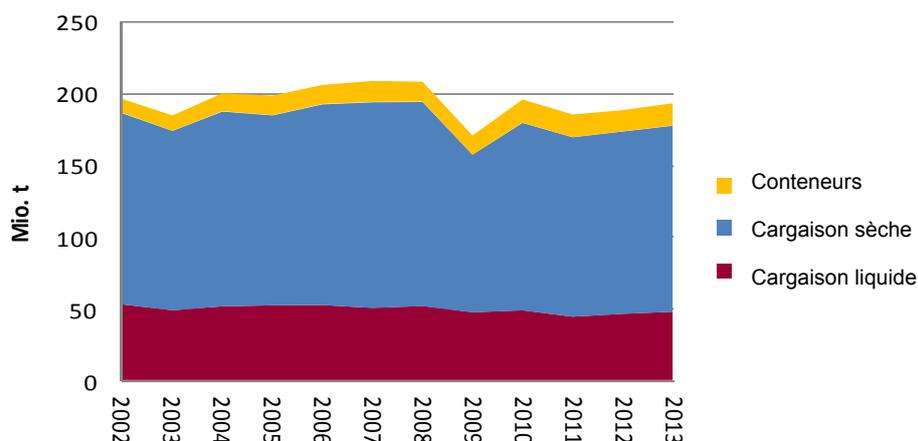
Source : European Commission (2014). * Les valeurs pour 2014 et 2015 sont des prévisions

Depuis 2010 se dessine ainsi une fragile reprise avec néanmoins des effondrements récurrents. Au cours de l'année 2013 se sont multipliés les signes annonciateurs d'une reprise, bien que subsistent des risques. Un redressement de la croissance économique est ainsi attendu en Europe pour les années 2014 et 2015 bien que subsistent ces risques¹.

Les perspectives économiques générales laissent par conséquent présager une hausse du transport en navigation rhénane au cours des années 2014 et 2015. En 2013, les volumes transportés sur le Rhin se sont élevés à 193,5 millions de tonnes pour une prestation de transport de 41,4 milliards de tkm.

¹ Parmi les risques peuvent être mentionnés une mise en œuvre incohérente de réformes fiscales et institutionnelles, les risques géopolitiques dans des pays riches en ressources énergétiques et les risques de déflation dans la zone euro. Source de l'analyse : European Commission (2014) – European Economic Forecast – hiver 2014, paru en février 2014

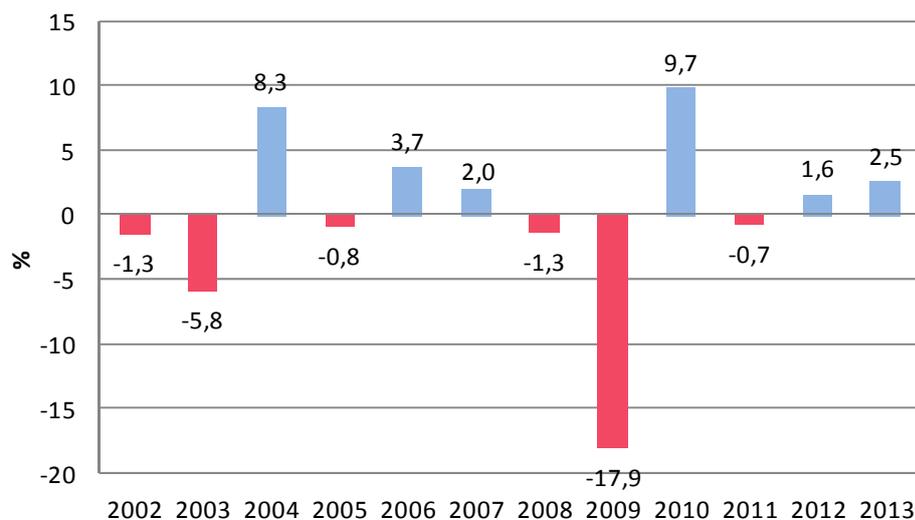
Figure 1 : transport de marchandises sur le Rhin traditionnel en millions de tonnes (2002 - 2013)



Source : destatis

Entre 2004 et 2013, le transport sur le Rhin a enregistré un taux de variation moyen de +0,7 %. Cette valeur moyenne est toutefois fortement influencée par l'effet ponctuel de la crise économique de 2009.

Figure 2 : taux de variation annuel du transport de marchandises sur le Rhin traditionnel (en % par rapport à l'année précédente) sur la période 2002 - 2013



Source : calcul de la CCNR

La répartition du transport sur le Rhin est restée à peu près stable au cours de la dernière décennie pour les trois segments principaux que sont le vrac sec, le vrac liquide et les conteneurs.

Tableau 1 : parts des différents segments de marché pour le transport de marchandises sur le Rhin *

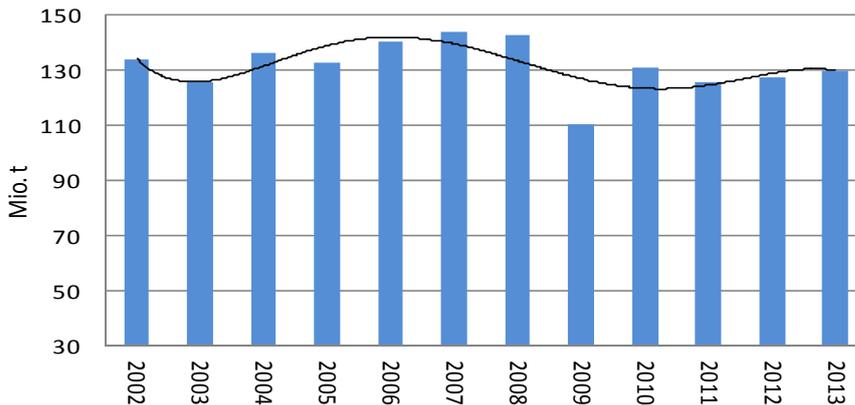
Part en %	2002	2013
Marchandises sèches en vrac	68	67
Marchandises liquides en vrac	27	25
Conteneurs	5	8

Source: destatis * valeurs arrondies

2. Navigation à cale sèche

- Le transport de marchandises sèches en vrac a augmenté de 2 % en 2013 par rapport à l'année précédente pour atteindre 130 millions de tonnes.
- Au cours des deux années 2012 et 2013 a été constatée une légère tendance à la hausse, mais celle-ci est restée plus faible qu'en navigation citerne avec un gain moyen de +1,8 %.
- Le niveau d'avant la crise n'a pas encore pu être atteint en 2013 (écart de 9 % par rapport à 2008)

Figure 3 : quantités de marchandises sèches en vrac transportées sur le Rhin entre 2002 et 2013



Source : destatis

2.1 Produits agricoles et forestiers

Sur le Rhin traditionnel sont transportées mensuellement environ 1 million de tonnes de produits agricoles et forestiers, dont environ 60 % de céréales. Sur l'année, la quantité maximale transportée est atteinte en août. Avec environ 12,6 millions de tonnes et environ 3,2 milliards de tkm, le résultat est légèrement supérieur en 2013 à celui de l'année précédente.

Le transport de céréales est fortement marqué par l'effet saisonnier de la période de récolte. Au mois d'août, la prestation de transport et la quantité transportée sont ainsi supérieures à la moyenne annuelle respectivement de 20 % et de 10 %.

Afin de pouvoir examiner l'évolution sur une période relativement longue, il est nécessaire pour des raisons statistiques de réunir les produits agricoles et forestiers d'une part et les denrées alimentaires et fourrages d'autre part.²

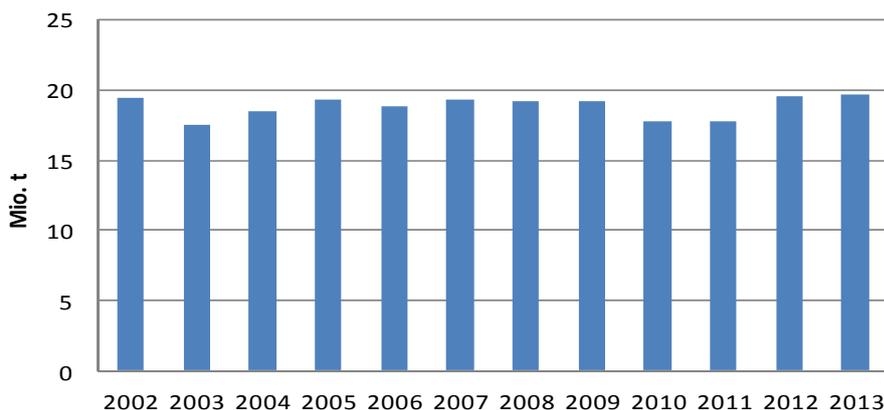
2.2 Denrées alimentaires et fourrages

La navigation intérieure est ici un maillon important de la chaîne logistique des entreprises intervenant dans le domaine de la transformation de matières premières alimentaires. Le maïs, les graines oléagineuses et le cacao y sont transformés en aliments, nourriture pour animaux et en produits pour la production d'énergie renouvelable. En 2013 ont été transportées sur le Rhin environ 7 millions de tonnes de denrées alimentaires et de fourrages, ce qui équivaut au résultat de l'année précédente. La prestation de transport a atteint 1,5 milliards de tkm.

Sur la période 2002 - 2013, la tendance générale pour l'ensemble des segments "produits agricoles et forestiers" et denrées alimentaires et fourrages a été relativement stable. Au cours des deux dernières années, 2012 et 2013, ont été transportées près de 20 millions de tonnes.

² Ceci résulte du passage de la classification des marchandises NST/R à NST 2007.

Figure 4 : quantités de produits agricoles et forestiers ainsi que de denrées alimentaires et fourrages transportées sur le Rhin (2002 - 2013)



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de destatis

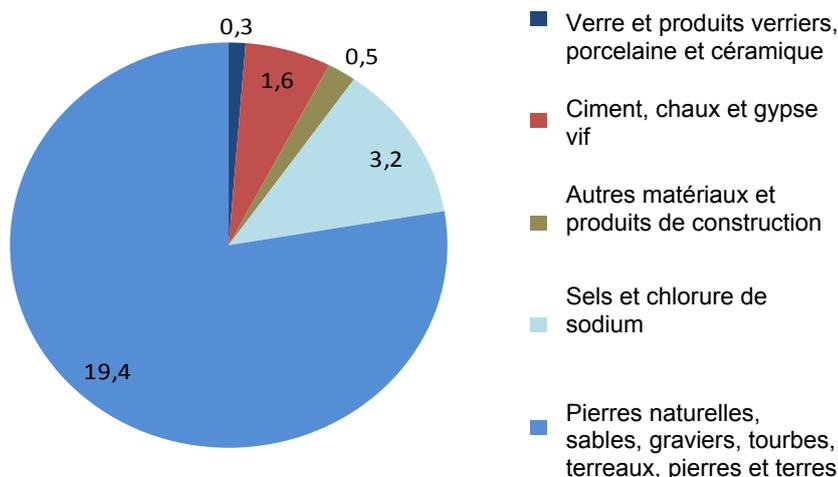
La *perspective* pour l'avenir peut être considérée comme étant globalement positive.

- Environ 60 % des denrées alimentaires et fourrages transportés sur le Rhin sont des huiles et graisses végétales, qui sont également utilisées pour la production de biodiesel et d'éthanol. Il existe ainsi un lien étroit avec ce marché.
- Il existe entre temps en Europe de nombreux sites de production pour lesquels la navigation intérieure joue un rôle très important dans la logistique d'arrivée et de départ : à Rotterdam et dans différents autres ports du Rhin et du Danube, des bio-raffineries transforment en carburants renouvelables des huiles et graines oléagineuses livrées par bateau.

2.3 Sables, terres et matériaux de construction

Au total ont été transportées en 2013 environ 25 millions de tonnes dans ce segment (+ 3 % par rapport à l'année précédente), et la prestation de transport a atteint 4,8 milliards de tkm. En 2013, un peu plus des trois quarts de la demande de transport totale ont concerné les pierres naturelles, le sable, le gravier et les terres.

Figure 5 : transport de sables, terres et matériaux de construction sur le Rhin en 2013 (millions de tonnes)



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de destatis

Perspectives

L'examen d'une comparaison sur plusieurs années permet de constater que les quantités transportées sur le Rhin sont restées relativement stables entre 2002 et 2013 pour les sables, terres et matériaux de construction. Il est probable que ce segment de marchandises ne connaisse pas de hausse à l'avenir en raison de différents facteurs limitatifs.

2.4 Charbon

Une hausse significative a été constatée en 2013 pour le charbon, qui est le plus important segment de marchandises en termes de quantités transportées sur le Rhin. Un nouveau record a été atteint avec un résultat annuel de 33,7 millions de tonnes et une prestation de transport de 6,1 milliards de tkm.

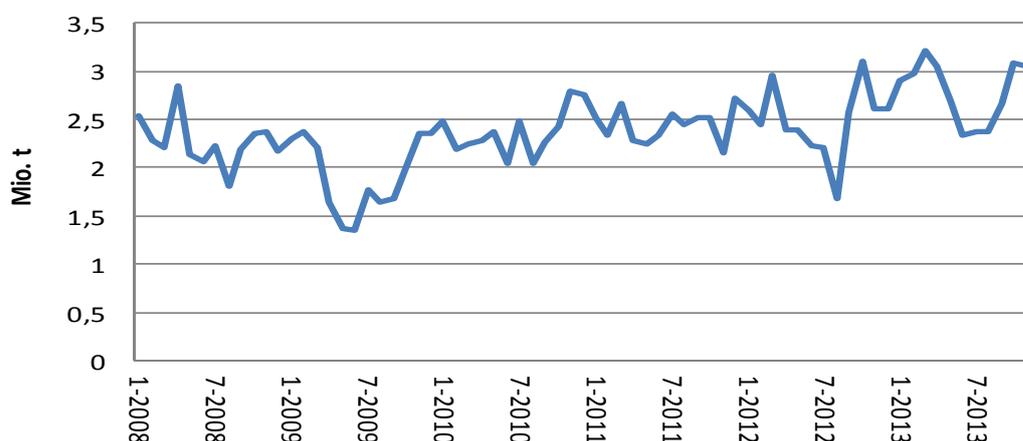
Cette hausse a déjà été constatée avec une ampleur similaire au stade des étapes logistiques en amont (toutes les valeurs indiquent le pourcentage de variation annuel en 2013 par rapport à 2012).

- *Importations de charbon au port maritime de Rotterdam* : +22,3 %
- *Transport de charbon sur les voies de navigation intérieure néerlandaises* : +14 %
- *Importations de charbon en Allemagne* : +15,1 %
- *Transport de charbon sur le Rhin traditionnel* : + 13 %

Cette évolution s'explique par le prix peu élevé du charbon, qui s'est traduit par une forte demande émanant du secteur de l'énergie. Parmi les raisons expliquant ce coût peu élevé peuvent être cités l'offre importante sur le marché mondial et les coûts de transport peu élevés (transport maritime et transport sur le Rhin).

L'Office néerlandais des statistiques CBS a indiqué que la hausse du transport de charbon a contribué de manière déterminante à la hausse des exportations des Pays-Bas vers l'Allemagne par bateaux de navigation intérieure. La hausse de 4 % des exportations résulte essentiellement de cet effet.

Figure 6 : transport mensuel de charbon sur le Rhin (2008 - 2013)



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de destatis

Perspectives

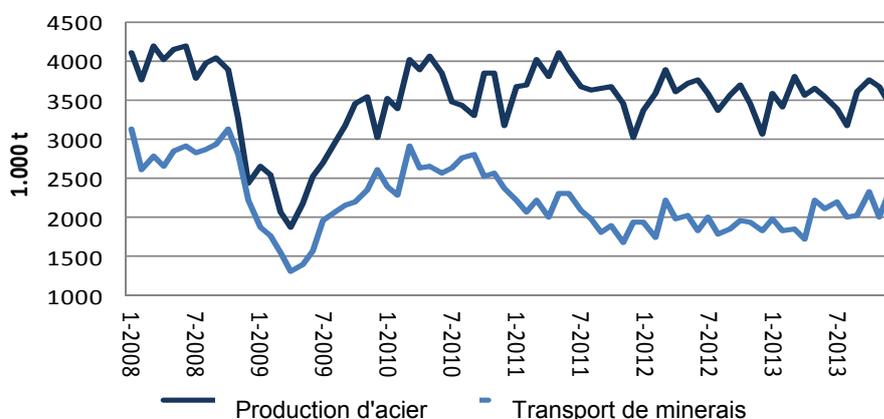
- La hausse du transport de charbon se poursuivra à court et moyen terme. Le prix peu élevé en est la principale raison. En effet, le prix du charbon a poursuivi sa baisse au cours des premiers mois de l'année 2014.³
- Dans le port de Rotterdam, les importations de charbon ont connu une nouvelle hausse de 15 % au cours du premier trimestre de l'année 2014, ceci résultant toutefois d'effets de base. L'hiver très doux n'a pas donné lieu à des livraisons supplémentaires de charbon.⁴
- Sur le long terme prévaut toutefois une tendance à la stagnation voire à une légère régression du transport de charbon en navigation rhénane. La principale raison en est la transition énergétique, qui se traduira sur le long terme par une baisse de la part de la houille dans la consommation d'électricité en Europe occidentale.

2.5 Minerai et produits sidérurgiques

Le transport de minerai sur le Rhin concerne à hauteur de 97 % le minerai de fer qui est essentiellement importé du Brésil via Rotterdam pour être utilisé par l'industrie sidérurgique du Rhin inférieur et, en de moindres quantités, de la Sarre et de la Moselle.

Les quantités consommées par l'industrie sidérurgique du Rhin inférieur représentent une part élevée du total des transports sur le Rhin, comme le montre la prestation de transport. Ainsi, 92 % (soit 2,3 milliards de tkm) de l'intégralité de la prestation de transport de minerai (qui est de 2,5 milliards de tkm) concernent le Rhin inférieur. En 2013, la quantité de minerais transportée sur l'intégralité du Rhin a atteint 24,6 millions de tonnes, soit une hausse de 2 % par rapport à l'année précédente. Une hausse (d'environ 10 %) a également été enregistrée dans le port de Rotterdam.

Figure 7 : quantité de minerais transportée sur le Rhin et production d'acier en Allemagne.



Source : World Steel Association ; destatis

Avec un volume mensuel moyen d'environ 2 millions de tonnes, le transport de minerais demeure néanmoins inférieur d'un tiers au niveau d'environ 3 millions de tonnes en situation normale sur le Rhin avant la crise économique.

La quantité de métaux et de produits métalliques transportée sur le Rhin en 2013 a atteint 10,6 millions de tonnes, soit à peu près le même niveau que l'année précédente (10,7 millions de tonnes). La prestation de transport a atteint 2,1 milliards de tkm.

³ Source : Association des importateurs de charbon (VDKI) et Fonds Monétaire international (FMI)

⁴ Source : Port of Rotterdam (2014) : manutention dans le port de Rotterdam pratiquement stable.

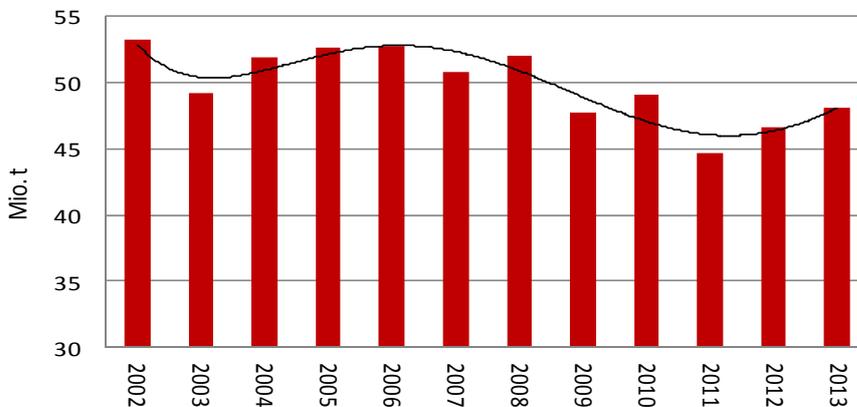
Perspectives

- En raison de la conjoncture économique atone de l'industrie sidérurgique en Europe et dans le monde, les perspectives ne sont pas très optimistes. A l'échelle mondiale, la demande est restée très faible au début de l'année 2014 pour l'acier.⁵
- En 2014, le volume mensuel transporté sur le Rhin devrait se stabiliser au mieux à un peu plus de 2 millions de tonnes. Il ne serait guère réaliste de penser que puisse être atteint en 2014 le niveau des années 2007 et 2008, avant la crise (soit 3 millions de tonnes par mois).

3. Navigation citerne

- En 2013, le transport de marchandises liquides sur le Rhin a augmenté de 3 % pour atteindre 48,1 millions de tonnes.
- Le niveau d'avant la crise n'a pas encore pu être atteint en 2013 (il subsiste un écart de 8 % par rapport à 2008).

Figure 8 : quantités de marchandises liquides transportées sur le Rhin entre 2002 et 2013



Source : destatis

3.1 Produits chimiques

Avec un volume moyen d'environ 1,7 millions de tonnes par mois a été atteint un résultat annuel de 20,8 millions de tonnes, soit une forte hausse de 10 %. La prestation de transport a atteint environ 5 milliards de tkm, soit l'une des valeurs les plus élevées parmi tous les segments de marchandises.

Dans l'industrie chimique, la tendance était à la hausse en 2013. Les valeurs concernant la production de l'industrie chimique allemande ont particulièrement augmenté au quatrième trimestre. Les prévisions concernant la demande se sont également améliorées continuellement.

Pour 2014, on s'attend à une poursuite de cette tendance positive. L'Association de l'industrie chimique (VCI) en Allemagne s'attend pour 2014 à une hausse de la production chimique de 2 %.⁶

⁵ Source : Fonds Monétaire International (FMI) - Commodity Market Monthly, 9. avril 2014

⁶ Source : VCI (2014), rapport trimestriel relatif à la situation économique de l'industrie chimique au 4ème trimestre 2013.

3.2 Produits pétroliers

Les produits pétroliers sont le segment de marchandises affichant la prestation de transport la plus élevée sur le Rhin. Concernant le transport par la navigation rhénane, interviennent plusieurs facteurs d'influence :

1. Le marché au comptant du pétrole brut et les prix des produits sur le marché au comptant (qui y sont étroitement liés).
2. Le marché des terminaux de produits pétroliers et les prix des contrats à terme pour les produits pétroliers (qui y sont étroitement liés)
3. La consommation des ménages (essentiellement le fioul) en liaison avec les conditions météorologiques (au cours du semestre hivernal).
4. Modification du comportement d'achat des consommateurs.

La demande de transport résulte de la conjonction de ces facteurs, dont la plupart interviennent sur une courte durée. L'évolution en 2013 sera brièvement esquissée en liaison avec les quatre facteurs d'influence susmentionnés :

- *Mouvement latéral sur le marché au comptant* : avec pour résultat que la demande émanant des ménages était limitée au strict nécessaire pour la saison.
- *Phase de recul sur le marché au comptant du pétrole brut* : ceci a réduit aussi en 2013 l'intérêt du stockage et a conduit à Rotterdam à une faible activité des terminaux de citernes.⁷
- *Conditions météorologiques* : les températures très douces au cours de l'hiver et les stocks importants ont eu pour conséquence une demande relativement faible en fioul.
- Le comportement d'achat des consommateurs peut être considéré comme un *facteur à long terme*. Cette modification concerne le marché de l'automobile, qui tend vers des véhicules plus économiques, ce qui affecte d'autant la demande en carburants.

La quantité transportée a atteint au total 30,9 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 2 % par rapport à l'année précédente. La prestation de transport a atteint 8,3 Milliards de tkm.

Perspectives :

Les tendances ont été les suivantes au printemps 2014 :⁸

- Le prix du pétrole de type Brent Crude a légèrement baissé. Cette baisse est due à la croissance économique relativement faible en Chine et à la faible demande des consommateurs.
- En raison de la réouverture prochaine des ports pétroliers en Libye, la probabilité d'une plus grande fréquence des phases de report sur les marchés des terminaux a nettement augmenté en 2014.
- Il en résulte que les perspectives sont un peu plus positives que l'année précédente en ce qui concerne une hausse de la demande de transport. Les conditions météorologiques revêtiront une importance parce qu'elles ne sont guère prévisibles.

⁷ Source : Port of Rotterdam (2014). Manutention dans le port de Rotterdam quasiment stable. Annonce du 17.4.2014

⁸ Sources : OPEP (2014), Monthly Oil Market Report, 10. Avril 2014; Bloomberg - Brent Crude Swings into Contango for First Time Since November, article du 2 avril 2014. Financial Times – Brent futures flip rolls up big profits – article du 27 février 2013.

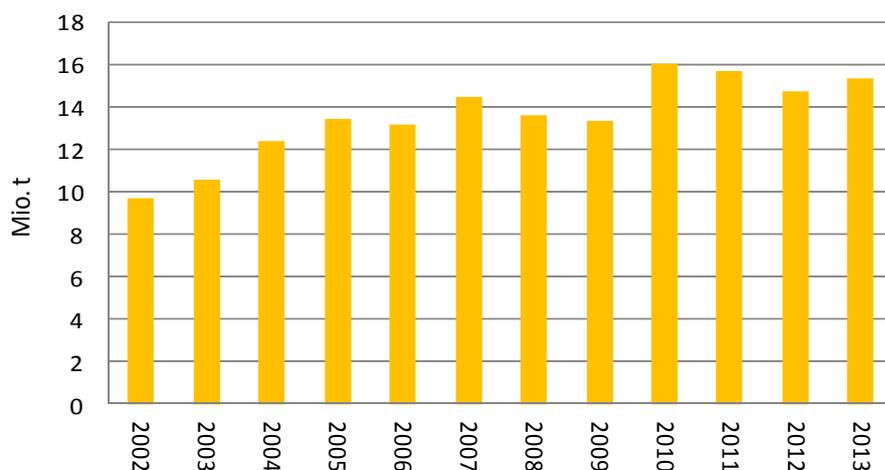
4. Conteneurs

Le transport de conteneurs peut être décrit sur la base de plusieurs indicateurs, parmi lesquels seront traités ci-après le poids des marchandises, la quantité d'EVP et le nombre.

Indicateur Poids des marchandises :

- La quantité de marchandises transportée en conteneurs en 2013 a augmenté de 4 % pour atteindre 15,3 millions de tonnes.
- Entre 2000 et 2013, la quantité des marchandises transportées a augmenté de 60 %, la hausse moyenne annuelle étant de 4,6 %.
- La part du poids des marchandises transportées en conteneurs par rapport au total du transport de marchandises sur le Rhin est passée de 5 % à 8 % entre 2002 et 2013.⁹

Figure 9 : quantité de marchandises transportée en conteneurs sur le Rhin de 2002 à 2013



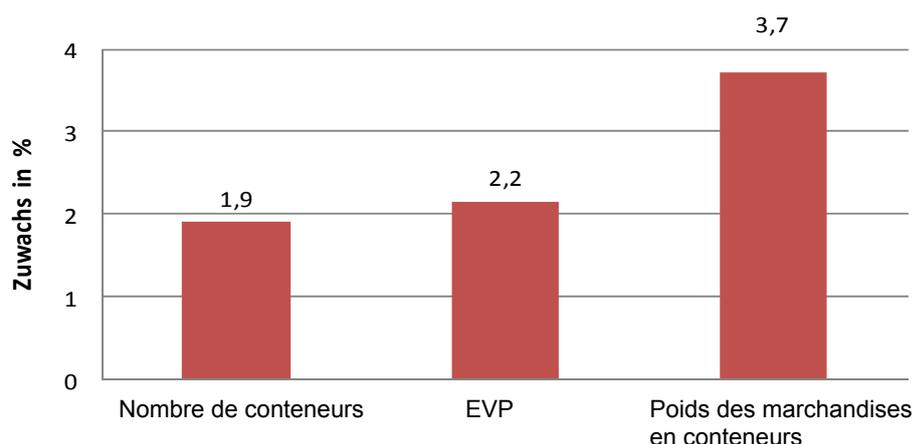
Source : destatis

Indicateurs : EVP et Nombre de conteneurs :

- En 2013 a été dépassé le seuil significatif de 2 millions d'EVP ; la même année, le nombre des conteneurs transportés a atteint 1,32 millions.
- Le nombre d'EVP a doublé entre l'an 2000 et 2013 (+ 100 %), ce qui représente une augmentation supérieure à celle du poids des marchandises transportées (+ 60 %).

⁹ A cet effet est retenu le poids net des marchandises transportées en conteneurs (sans inclure le poids des conteneurs).

Figure 10 : hausse du transport de conteneurs sur le Rhin en 2013 par rapport à 2012



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de destatis

La manutention de conteneurs dans les ports maritimes a connu une légère baisse à Rotterdam, atteignant 3,3 % pour le poids des marchandises, 2,1 % pour les EVP et 2,5 % pour le nombre.¹⁰

La part du bassin du Rhin inférieur est très élevée par rapport au total du transport. Le tableau ci-après présente au moyen de chiffres le niveau atteint par le transport pour les différents secteurs du Rhin.

Tableau 2 : transport de conteneurs sur le Rhin et par secteurs du Rhin en 2013. *

	Nombre de conteneurs	EVP	Poids des
Rhin	1.317.168	2.022.963	15.257.433
▪ Rhin inférieur	1.296.102	1.988.660	15.062.749
▪ Rhin moyen	724.304	1.128.301	8.114.575
▪ Rhin supérieur	510.836	793.363	5.634.738

Source : calcul de la CCNR sur la base de données de destatis.* Rhin = Intégralité du Rhin traditionnel de Rheinfelden/Suisse jusqu'à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Les valeurs par secteurs du Rhin ne peuvent pas être additionnées.

Perspectives :

- Avec la reprise attendue de la conjoncture économique mondiale en 2014 et 2015, les conditions sont réunies pour une poursuite de la légère croissance constatée au cours des dernières années.
- De nouvelles impulsions résultent aussi de la densification des plans de circulation sur le Rhin ainsi que d'initiatives en faveur de l'efficacité et des projets trimodaux de nombreux ports intérieurs.

¹⁰ La manutention portuaire totale de Rotterdam a atteint en 2013 440 millions de tonnes, dont 207 millions de tonnes de vrac liquide et 89 millions de tonnes de vrac sec. La manutention de conteneurs est en légère régression, atteignant 121 millions de tonnes. Une grande partie de la manutention de conteneurs à Rotterdam concerne des transports de desserte ou des transbordements. Ici, Rotterdam tient lieu de port principal, dans lequel les conteneurs sont transbordés de grands bâtiments sur des bateaux de desserte plus petits pour être transportés vers les pays de destination en Europe (surtout dans la région de la mer Baltique) Une petite partie de la manutention de conteneurs est liée au transport dans les terres intérieures par les voies de navigation intérieure et sur le Rhin. Source des données : Port of Rotterdam

5. Résumé concernant le transport de marchandises

Le tableau ci-après présente les quantités transportées et leurs taux de variations par rapport à 2012, la quote-part du transport total ainsi que la prestation de transport pour l'année 2013.

Tableau 3 : transport de marchandises sur le Rhin en 2013 suivant les segments de marchandises et au total

Segment de marchandises	Quantité transportée en 2013 (mio t.)	Part du total en %	Taux de variation 2013 / 2012	Prestation de transport
Produits agricoles et forestiers	12,7	6,6	+ 2 %	3,2 milliards de tkm
Denrées alimentaires et fourrages	7,0	3,6	0 %	1,5 milliards de tkm
Sables, terres et matériaux de construction	25,3	13,1	+ 3 %	4,6 milliards de tkm
Charbon	33,7	17,4	+ 13 %	6,1 milliards de tkm
Minerais	24,4	12,7	+ 2 %	2,5 milliards de tkm
Métaux	10,6	5,5	0 %	2,1 milliards de tkm
Conteneurs	15,3	7,9	+ 3,7 %	4,6 milliards de tkm *
Produits chimiques	20,8	10,8	+ 11 %	5,0 milliards de tkm
Produits pétroliers	30,9	16,0	- 2 %	8,3 milliards de tkm
Autres	12,5	6,5	-	3,5 milliards de tkm
Transport total	193,4	100,0	+ 2,5 %	41,4 milliards de tkm

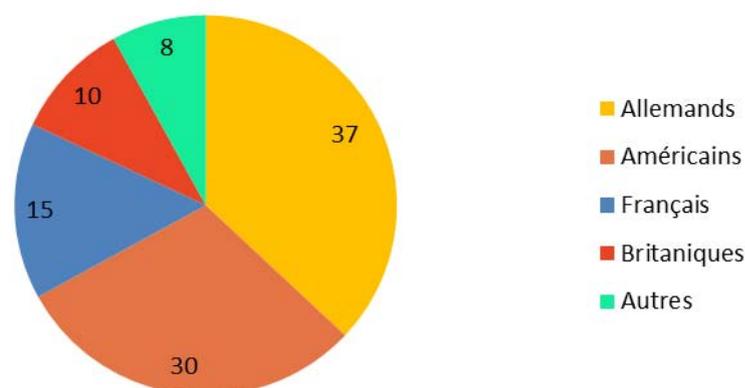
Source : calcul de la CCNR Pour les conteneurs a été effectuée une conversion des EVP-km aux tkm sur la base du poids net moyen par EVP.

6. Demande en navigation à passagers

En 2013, l'évolution de la demande a été marquée par une légère baisse du nombre de voyageurs allemands et par une hausse continue du nombre de voyageurs en provenance de pays anglo-saxons. Environ 840 000 passagers voyagent chaque année sur les voies de navigation intérieure bord de bateaux à cabines. En 2013, la part du Danube a représenté près de la moitié avec environ 400 000 personnes.¹¹ La répartition des passagers par nationalité est la suivante :

¹¹ Source : Commission du Danube

Figure 11 : passagers des croisières fluviales en Europe, répartition selon la nationalité (en %)



Source : SeaConsult

La part des clients américains augmente depuis des années. Pour cette catégorie de clientèle, l'intérêt des croisières fluviales en Europe réside notamment dans le fait de pouvoir visiter en peu de temps un grand nombre de pays européens (une croisière d'Amsterdam à Budapest nécessite 12 jours) sans contraintes significatives pour l'organisation.

En 2013 a été enregistrée pour la deuxième fois consécutive une baisse du nombre de passagers allemands. Ceci s'explique en partie par l'effet de l'avarie du "Costa Concordia" en janvier 2012.

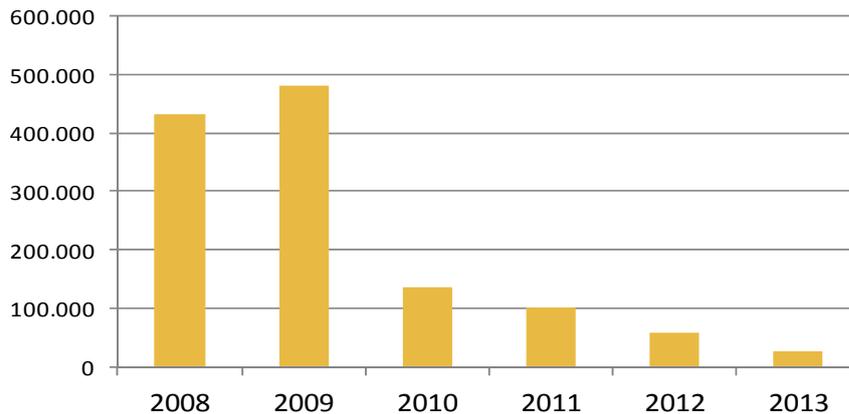
En 2013, des difficultés ont été rencontrées en raison des crues à l'échelle européenne et des grèves de plusieurs semaines du personnel des écluses. Ces deux facteurs ont eu pour conséquence une immobilisation partielle de la flotte et d'importantes pertes financières pour les armements.

7. Evolution de la flotte

7.1 Navigation à cale sèche

En raison de la surcapacité qui perdure, de la hausse marginale de la demande de transport et de la stagnation des taux de fret, la navigation à cale sèche n'a guère réalisé d'investissements pour des capacités de transport supplémentaires. Ceci est illustré par les chiffres concernant les nouvelles constructions. Ainsi, le tonnage introduit sur le marché en 2013 a diminué de moitié environ par rapport à l'année précédente, atteignant à peine 30 000 tonnes pour l'intégralité de l'Europe occidentale.

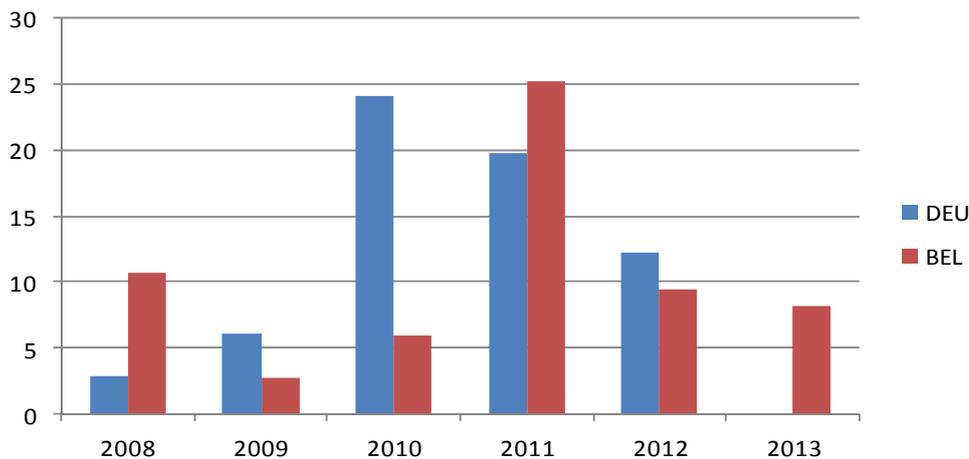
Figure 12 : tonnage des nouvelles constructions de la navigation à cale sèche en Europe occidentale (en 1000 tonnes)



Source : IVR

Presque en parallèle à cette baisse du taux de nouvelles constructions, est intervenue une hausse des déchirages. Les chiffres pour l'Allemagne et la Belgique font apparaître que le tonnage déchiré dans ces pays en 2011 était presque cinq fois plus important qu'en 2008 et 2009.¹² Toutefois, le taux des déchirages a régressé en 2012 et en 2013.

Figure 13 : tonnage déchiré en navigation à cale sèche en Allemagne et en Belgique (en 1000 tonnes)



Source : Zentrale Binnenschiffsbestands-Datei (Allemagne), Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Belgique). Les chiffres concernant l'Allemagne n'étaient pas encore disponibles pour 2013.

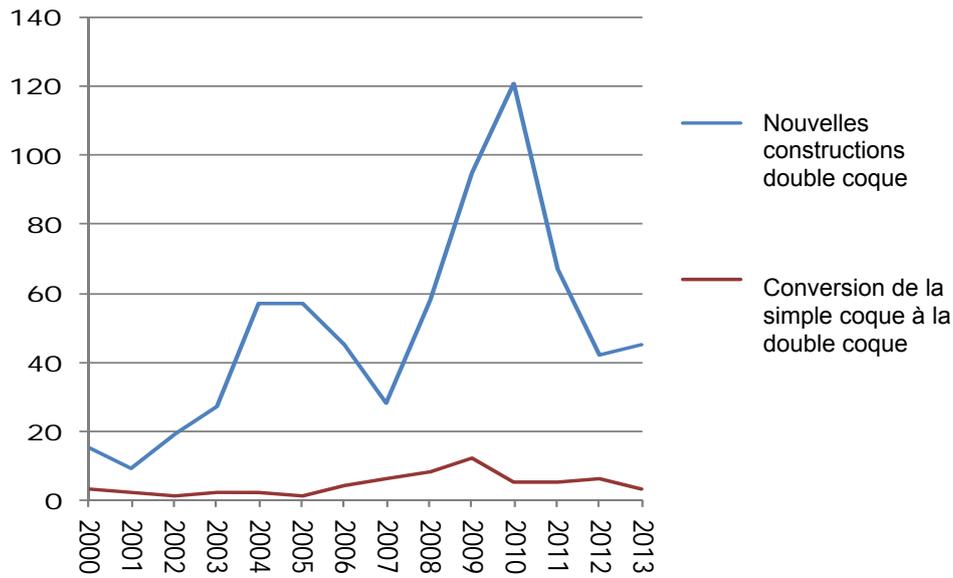
Au total, ces déchirages ne représentent toutefois qu'une faible part de la flotte en service. Pour l'Allemagne et la Belgique, ces déchirages n'ont représenté qu'environ 1,3 % de la flotte totale en 2011. Entre 2008 et 2012, le pourcentage moyen des déchirages par rapport à l'intégralité de la flotte était encore moins élevé, avec environ 0,7 %. En Allemagne et en Belgique ont été déchirés entre 2008 et 2013 des bateaux à cargaison sèche représentant un tonnage total d'environ 127 000 tonnes.

¹² Pour les Pays-Bas, les chiffres correspondants sont actuellement en cours d'analyse, des valeurs provisoires font apparaître qu'au cours des dernières années les pourcentages ont été globalement similaires à ceux constatés en Allemagne et en Belgique.

7.2 Navigation citerne

Le taux de nouvelles constructions est en forte baisse depuis l'année 2010, au cours de laquelle avaient été mis sur le marché 121 nouveaux bateaux-citernes à double coque. Selon les indications du Système européen d'inspection des barges (EBIS), seulement 45 nouveaux bateaux-citernes à double coque ont été mis sur le marché en 2013, soit environ autant que l'année précédente (42). Les conversions de la simple coque à la double coque sont modestes, avec seulement 3 bateaux en 2013 et 6 bateaux en 2012.

Figure 14 : nouvelles constructions de bateaux à double coque et conversions de la simple coque à la double coque



Source : EBIS

Actuellement, les bateaux à double coque représentent environ 75 % de la flotte des bateaux-citernes en Europe occidentale. Les bateaux à simple coque représentent par conséquent 25 %.

Des calculs font apparaître que la surcapacité actuelle en navigation citerne, exprimée en tonnage est plus élevée que le tonnage des bateaux à simple coque qui subsistent. Ceci montre que le passage de la simple coque à la double coque a donné lieu à des investissements excessifs.

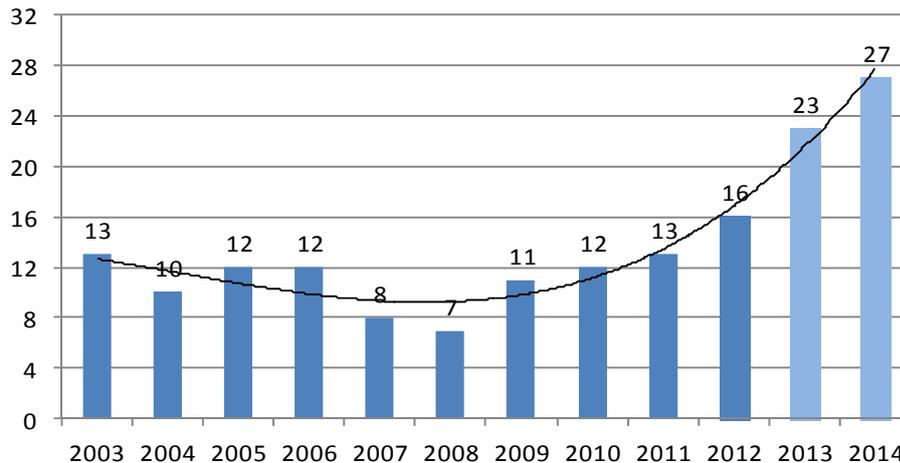
Pourtant, selon les statistiques officielles concernant l'Allemagne et la Belgique, le tonnage déchiré au cours des dernières années était plutôt modeste. Dans ces deux pays, le tonnage déchiré entre 2008 et 2012 a atteint la valeur d'environ 16 000, dont essentiellement des bateaux-citernes allemands. Les tonnages déchirés sont inférieurs à 1 % du total de la flotte des deux pays.

Les ventes à l'étranger ont joué un rôle plus important que les déchirages. Les chiffres pour l'Allemagne montrent qu'en 2011 et 2012 les ventes à l'étranger ont respectivement représenté environ 10 % de la flotte.

7.3 Navigation à passagers

La forte augmentation des capacités dans le secteur des croisières fluviales illustrée ci-après justifie un examen plus détaillé des tendances actuelles sur ce marché, afin d'estimer le risque de surcapacité.

Figure 15 : nouvelles constructions et prévisions des nouvelles constructions sur la base des carnets de commande du secteur des croisières fluviales



Source : SeaConsult

Il convient tout d'abord de rechercher une explication pour la forte croissance de la flotte dans les modèles de financement. Il s'agit des Ship Funds. Les capitaux proviennent environ pour moitié d'investisseurs privés et de crédits bancaires pour l'autre moitié. Ce financement mixte qui permet de réunir des sommes importantes explique la croissance de ce marché à la fois sur le plan quantitatif (importance de la flotte) et sur le plan qualitatif (valeur et équipement des bateaux). En règle générale, la durée des fonds est comprise entre 12 et 15 ans. Le bateau est ensuite vendu.

D'importantes sociétés de fonds ont annoncé en 2013 dans la presse spécialisée qu'aucun nouveau fonds ne serait introduit et qu'elles se limiteraient à la gestion des fonds existants jusqu'à leur terme. Cette inversion de tendance résulte essentiellement d'un changement du comportement des investisseurs privés.

Ainsi, les ralentissements sur le marché mondial ont eu pour conséquence des pertes importantes des Ship Funds dans le domaine du transport de marchandises, ce qui a entamé de manière générale l'image de ces fonds. Des modifications fiscales intervenues en Allemagne ont également contribué à réduire l'attrait du modèle Ship Fund.

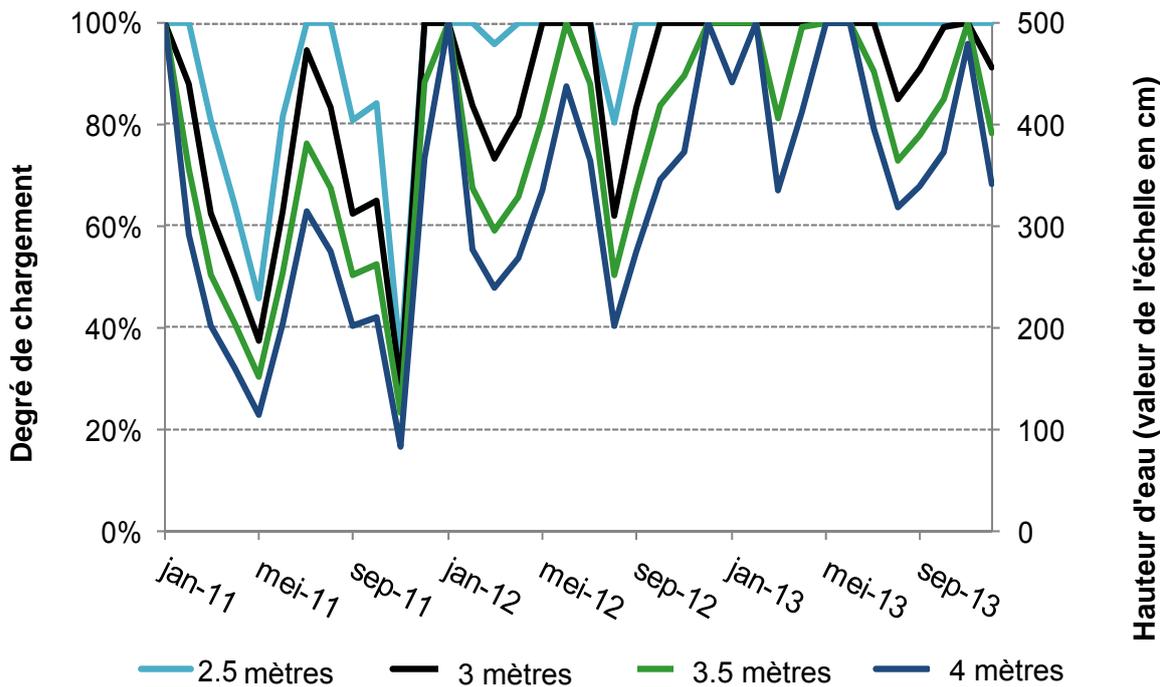
De manière générale, on peut ainsi s'attendre à une réorientation des modalités de financement dans le secteur des croisières fluviales. Il est probable qu'en résulte au cours des prochaines années une baisse du taux de nouvelles constructions.

8. Hydraulicité

Les fortes crues du Rhin survenues fin mai et début juin constituent indiscutablement un événement particulier du point de vue de l'hydraulicité. Pour la navigation, cet événement n'a eu pour conséquence que de courtes interruptions de la navigation rhénane se limitant à quelques jours. En août est survenue une phase de basses eaux qui a donné lieu localement à des difficultés d'une durée limitée.

Abstraction faite de ces deux phases, l'hydraulicité du Rhin a permis d'assurer en 2013 un degré de chargement satisfaisant des bateaux. Ceci est illustré par le graphique ci-après concernant Kaub, sur le Rhin moyen. En comparaison, les conséquences sur le degré de chargement des périodes de basses eaux survenues au cours des deux années précédentes étaient plus négatives (surtout en automne 2011).

Figure 16 : incidence des hauteurs d'eau à Kaub sur la capacité de chargement de différentes catégories de bateaux (enfouissement de 2,5 à 4 m)



Source : calculs de la CCNR sur la base de données de l'Administration de l'eau et de la navigation (WSV), mises à disposition par l'institut fédéral d'hydrologie (BfG).

A Maxau sur le Rhin supérieur et à Ruhrort sur le Rhin inférieur, l'hydraulicité était encore plus favorable qu'à Kaub sur le Rhin moyen.

9. Taux de fret

9.1 Navigation à cale sèche

La hausse globalement limitée des quantités n'a pas été suffisante pour permettre une hausse significative des taux de fret dans le contexte d'un rapport entre l'offre et la demande qui est marqué par la surcapacité. Compte tenu du faible pouvoir d'influence des petites et moyennes entreprises sur le marché face aux chargeurs, la situation actuelle sur le marché ne permet que difficilement d'obtenir des frets plus élevés. Cet effet de liaison avec la dimension des entreprises s'observe d'ailleurs également dans le secteur du transport routier de marchandises.¹³

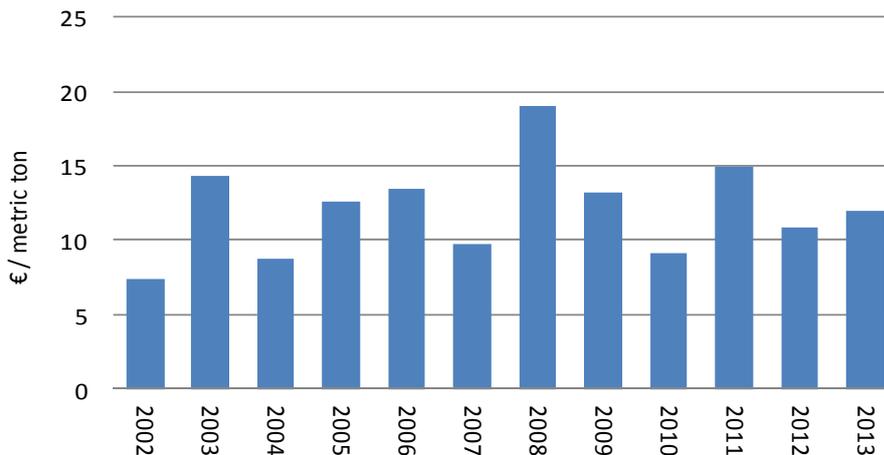
9.2 Navigation citerne

En navigation citerne, les frets sont restés relativement stables, à l'instar de ceux de la navigation à cale sèche. Sur le secteur compris entre Rotterdam et différentes destinations du bassin rhénan, les frets ont augmenté de 1 % en 2013 par rapport à l'année précédente.

Si on examine à titre de comparaison la période 2002-2007, le niveau de fret de l'année 2013 était également supérieur d'environ 1 % au niveau moyen de cette période.

¹³ ING Bank (2014), Kwartaalbericht Transport & Logistiek – ING Economisch Bureau. Herstel zet in, verschillen lopen op.

Figure 17 : taux de fret en navigation citerne entre Rotterdam et des lieux sur le Rhin (moyennes annuelles*)



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de PJK International. * valeurs moyennes calculées sur la base des taux de fret mensuels pour le transport entre Rotterdam et plusieurs destinations sur le Rhin.

Au premier trimestre 2014, les taux de fret étaient relativement peu élevés par rapport aux deux années précédentes, la douceur de l'hiver ayant eu pour conséquence une demande relativement faible en fioul. La hausse saisonnière habituelle interviendra probablement plus tard dans l'année.

10. Conditions d'exploitation en 2013

Les statistiques relatives au chiffre d'affaires en Allemagne¹⁴ n'étant pas encore disponibles pour l'année 2013, l'indicateur retenu est l'évolution du chiffre d'affaires de la navigation intérieure néerlandaise. Ici peut être constaté que la profession néerlandaise de la navigation intérieure a enregistré tout au long de l'année 2012 et au premier semestre 2013 des baisses du chiffre d'affaires (par rapport à la même période de l'année précédente).

Au deuxième semestre 2013, l'amélioration de la situation économique générale a permis une légère hausse. A cet égard était surtout déterminante une amélioration au niveau des quantités, tandis que les taux de fret on stagné.

Cette augmentation des quantités dans le secteur du transport a résulté de l'amélioration de l'évolution économique générale dans le domaine des exportations et des importations.¹⁵ Au troisième trimestre 2013, le chiffre d'affaires de la navigation intérieure néerlandaise a ainsi augmenté de 2-3 % par rapport à la même période de l'année précédente et au quatrième trimestre de 1 %.¹⁶ En raison d'un premier semestre relativement faible, le chiffre d'affaires pour la totalité de l'année 2013 est resté inférieur de 0,4 % à celui de l'année précédente.¹⁷

L'écart entre le chiffre d'affaires atteint en 2012 et celui de 2008 demeure néanmoins de 13 %. Ceci montre que l'écart est encore plus élevé pour le chiffre d'affaires que pour les quantités transportées. Cette disparité s'explique par la faible évolution des taux de fret.

¹⁴ Selon les indications fournies par l'Office allemand des statistiques, les données concernant la navigation intérieure allemande ne seront disponibles qu'en septembre / octobre 2014.

¹⁵ Source : Commission européenne (2014) – European Economic Forecast February 2014

¹⁶ Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Kwartaalmonitor Transport en logistiek, Vierde kwartaal 2013.

¹⁷ Source: ING Bank (2014), Kwartaalbericht Transport & Logistiek – ING Economisch Bureau. Herstel zet in, verschillen lopen op.

Par rapport aux coûts du carburant, le taux d'augmentation des coûts était plutôt modeste. En ce qui concerne le résultat d'exploitation, la situation des entreprises qui ont investi dans de la nouvelle cale est nettement plus difficile que celle des entreprises qui disposent de bateaux déjà amortis sur le plan financier. Ceci concerne avant tout les entreprises de la navigation citerne qui ont investi dans de nouveaux bateaux à double coque et sont actuellement confrontées à une situation économique tendue. Ceci est dû au coût du financement, qui demeure élevé, et à la stagnation des taux de fret et du chiffre d'affaires.

11. Perspectives pour 2014 et 2015

Les perspectives pour l'année en cours et pour l'année à venir tendent certes vers une croissance qui demeure positive et qui devrait encore se renforcer légèrement en ce qui concerne les quantités. Toutefois, la dynamique positive qui en découle pour l'évolution du chiffre d'affaires est fortement atténuée par une surcapacité qui perdure et par la hausse modérée des taux de fret. Une amélioration durable du chiffre d'affaires nécessite soit une augmentation encore plus forte des quantités ou des facteurs tels que de faibles hauteurs d'eau. Au premier semestre de l'année 2014, la situation de la navigation citerne a été très tendue sur le plan économique.

a) Demande de transport en navigation à cale sèche

Il est probable que se poursuivent les tendances constatées pour l'évolution des différents segments de marchandises. Cela signifie notamment que se poursuivra la tendance positive pour le charbon et la stagnation pour les autres segments de marchandises de la navigation à cale sèche. Compte tenu des pourcentages que représentent les différentes catégories de marchandises, on peut s'attendre pour l'intégralité de la navigation à cale sèche à une hausse d'environ 2 %.¹⁸

b) Demande de transport en navigation conteneurs

Une hausse similaire (+ 2 %) est attendue aussi dans le secteur du transport de conteneurs. A cet égard, il est à noter que la tendance à la croissance constatée pour le transport de conteneurs sur le Rhin a légèrement ralenti au cours des dernières années.

c) Demande de transport en navigation citerne

En ce qui concerne le transport de produits pétroliers, l'évolution probable des prix sur les marchés du pétrole brut ne laisse pas présager d'une modification de l'évolution quantitative. Pour les produits chimiques en revanche, dont la demande de transport suit généralement l'évolution de la conjoncture, il est probable que l'amélioration des tendances conjoncturelles se traduise aussi par une augmentation du transport. Au total, les transports effectués par bateaux-citernes devraient par conséquent connaître une légère hausse d'environ 3 %.

¹⁸ Dans son rapport trimestriel de mars 2014, la banque ING conclut également pour l'année 2014 en cours à une légère hausse de 1,5 à 2 % du transport dans le secteur néerlandais de la navigation à cale sèche.

Annexes

Annexe 1 : prévisions concernant la demande de transport

Annexe 2 : statistiques concernant les nouvelles constructions 2008 - 2013

Annexe 1 : prévisions concernant la demande de transport en 2014

Secteur	Tendance actuelle	Part du transport total sur la base des quantités transportées	Influence prévisible sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture et denrées alimentaires	évolution des quantités constamment élevée	14 %	0
Charbon	Hausse du transport en raison des prix attrayants du charbon	24 %	++
Industrie sidérurgique : minerais	La demande en acier souffre encore des effets de la crise mondiale	17 %	-
Industrie sidérurgique: métaux	La demande en acier souffre encore des effets de la crise mondiale	7,5 %	-
Sables, terres et matériaux de construction	évolution des quantités constamment élevée	18 %	0
Conteneurs	Légère croissance	11 %	+
Prévision générale concernant l'évolution de la demande en navigation à cale sèche		100 %	+
Produits pétroliers	Probabilité d'une légère reprise en raison des marchés à terme, mais légère tendance à la baisse sur le plan structurel	60 %	0
Chimie	L'industrie chimique devrait poursuivre son expansion	40 %	+
Prévision générale concernant l'évolution de la demande en navigation à cale citerne		100 %	+

Source :
Prévision CCNR

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

Annexe 2 : nouvelles constructions

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

Type de bateau	2011			2012			2013 *		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs à marchandises	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392	4	14.250	6.332
Barges de poussage à marchandises	15	43 000		8	18 492	0	3	12.962	0
Total	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392	7	27.212	6.332
Bateaux-citernes	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333	24	58.900	26.900
Barge de poussage citerne	2	3 262	0	0	0	0	0	0	0
Total	86	185 262	90 500	39	62 824	33 333	24	58.900	26.900
Pousseurs	2		1 268	1	878	4 083	3	nc ¹ .	nc.
Remorqueurs	1		5 280	4	0	21 120	0	0	0
Total	3		6 548	5	878	25 203	3	nc.	nc.
Bateaux à cabines	10		12 420	16	0	18 000	23	0	21 000
Bateaux d'excursions	9		2 421	4	0	1 131	2	0	722
Total	19		14 841	20	0	19 518	25	0	21 722

Source: IVR * En raison d'une adaptation technique de la banque de données relative aux bateaux de l'IVR, les valeurs n'incluent que les bateaux enregistrés jusqu'en novembre 2013.

¹ non communiqué

PROTOCOLE 8

Intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

ROTOCOLE 10

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.08 et 7.01)

Résolution

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

- a) article 1.08, chiffres 5 et 6 – Réduction des cas de noyade (adoptée par la résolution 2011-I-12),
- b) article 7.01, chiffre 5 – Réduction des cas de noyade (adoptée par la résolution 2011-I-12).

Les prescriptions seront en vigueur du 1^{er} décembre 2014 au 30 novembre 2017.

PROTOCOLE 11

Modification définitive du Règlement de police pour la navigation du Rhin - Dispense pour les bacs de l'obligation d'équipement en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes (Article 4.07, chiffre 3, 1^{er} alinéa)

1. Par sa résolution 2013-II-16, la CCNR a décidé d'introduire de manière obligatoire l'AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes.
2. Cette résolution qui entrera en vigueur au 1^{er} décembre 2014 a prévu d'exempter les bacs ne naviguant pas librement de cette obligation d'équipement en systèmes pour la visualisation de cartes électroniques.
3. L'utilisation dans la pratique des informations de l'AIS Intérieur pour la conduite d'un bateau nécessite leur visualisation sur une carte électronique. Etant donné que les appareils AIS Intérieur ne permettent pas de visualiser des cartes, la CCNR a décidé d'une obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur en mode information (ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes). Ceci permet par exemple une meilleure planification du déplacement en permettant d'anticiper un croisement au-delà de la portée du radar. De même, un système radar ne permet de localiser d'autres bateaux qu'en l'absence d'obstacles. Avec l'AIS Intérieur, il est possible de visualiser de l'autre côté d'un obstacle, telle une montagne.

L'appareil AIS connecté à un ECDIS Intérieur en mode information (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) constitue donc un outil d'information améliorant la sécurité de la navigation.

4. Le bac est défini dans l'article 1.01, lettre I), du Règlement de police pour la navigation du Rhin comme un « bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par l'autorité compétente ».
5. Au vu de la définition d'un bac, un appareil ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable) ne donne lieu à aucune amélioration de la sécurité car ces traversées ne nécessitent qu'une planification à brève échéance. De plus, la distinction entre des bacs naviguant librement et ne naviguant pas librement ne semble pas justifiée. Une adaptation de l'article 4.07, chiffre 3, alinéa 1 dans la rédaction qui sera en vigueur au 1^{er} décembre 2014 est donc souhaitable.
6. Ci-après est présenté le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3).

Besoins auxquels doivent répondre l'amendement proposé

Cet amendement vise à dispenser l'ensemble des bacs de l'obligation d'équipement en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes.

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

L'article 4.07, chiffre 3, qui entrera en vigueur au 1er décembre 2014, prévoit que seuls les bacs ne naviguant pas librement seront exclus de cette obligation d'équipement en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. Les bacs naviguant librement devraient donc acquérir un tel équipement.

Conséquences de cet amendement

Cet amendement vise à exonérer l'ensemble des bacs d'une obligation d'équipement avec un système de visualisation de cartes électroniques. La planification de la traversée du fleuve ne peut donc se faire que sur la base d'informations visuelles ou grâce au radar. La portée du radar est toutefois suffisante au vu des durées des traversées.

Ce système de visualisation de cartes électroniques aurait présenté un intérêt dans le seul cas de figure d'un bac situé dans un secteur où un obstacle diminuerait la portée du radar. Dans ce cas, le système de visualisation couplé à l'appareil AIS aurait permis une meilleure planification de la traversée : il eût permis au conducteur de savoir si un bâtiment fait route alors qu'il n'est pas visible sur le radar compte tenu de l'obstacle. Ce cas de figure étant très rare, il semble disproportionné d'imposer un équipement de tous les bacs. Toutefois, dans le cas de figure mentionné ci-dessus, la CCNR encouragerait les propriétaires à équiper leur bac avec un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes.

En revanche, les bacs restent soumis à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur pour être bien visibles par les autres bâtiments.

Conséquences du rejet de cet amendement

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Toutefois, ceci entraînerait des coûts supplémentaires pour les propriétaires des bacs d'environ 400 à 1 500 € par bac (source : résolution 2013-II-16). Cette dépense n'est pas justifiée par rapport au gain en matière de sécurité.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

se référant à sa résolution 2013-II-16, par laquelle elle a décidé d'introduire de manière obligatoire l'AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes,

tenant compte que pour les bacs, l'équipement en appareil ECDIS Intérieur (ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes) ne donne lieu à aucune amélioration de la sécurité car les traversées ne nécessitent qu'une planification à brève échéance,

considérant qu'il n'y a pas lieu pour ces obligations d'équipements de différencier les bacs naviguant librement des bacs ne naviguant pas librement,

adopte l'amendement de l'article 4.07, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

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

Annexe

L'article 4.07, chiffre 3, est rédigé comme suit :

« Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour. »

PROTOCOLE 12

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin par une prescription de caractère temporaire - Exigences minimales et recommandations concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Article 4.07, chiffre 3)

1. Par sa résolution 2013-II-16, la CCNR a décidé d'introduire de manière obligatoire l'AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur en mode information ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes et a chargé son Comité du règlement de police d'élaborer des recommandations techniques et exigences minimales pour les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes, y compris leurs cartes électroniques de navigation intérieure. L'objectif de la CCNR est d'assurer à moyen terme un rapprochement des performances des deux types d'appareils, de sorte que la mention d'appareils comparables pour la visualisation de carte ne soit plus nécessaire.
2. Le Groupe de travail RIS a élaboré les exigences minimales et recommandations en tenant compte, autant que l'ont permis les conditions fixées par la résolution susmentionnée, des propositions et indications du Groupe européen d'experts ECDIS Intérieur.
3. Afin de revêtir un caractère obligatoire, les exigences minimales nécessitent une référence dans les règlements de la navigation rhénane.
4. Ci-après est présenté le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3).

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Les « Exigences minimales concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments » constituent un ensemble de règles techniques pour ces appareils. Les amendements proposés dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin permettent d'insérer une référence à ces exigences minimales et de leur créer une base juridique.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

Les exigences minimales pourraient être incorporées au Règlement de visite des bateaux du Rhin. Ceci rendrait nécessaire la modification de deux règlements, la référence demeurant nécessaire dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Conséquences de ces amendements

Les conséquences de l'introduction de l'obligation pour l'AIS Intérieur ainsi que l'ECDIS Intérieur et un appareil comparable pour la visualisation de cartes ont été considérées dans la résolution 2013-II-16 et ont été examinées dans le cadre d'une étude d'impact. La modification prévue à présent dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin et les Exigences minimales concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue d'une utilisation de données AIS à bord des bâtiments n'ont pas de conséquences autres que celles identifiées lors de l'évaluation susmentionnée.

Conséquences d'un rejet de cet amendement

Il serait possible de renoncer à ces Exigences minimales et recommandations. Ceci affecterait toutefois la sécurité juridique, les propriétaires de bâtiments ainsi que les autorités compétentes devant alors prendre au cas par cas des décisions concernant les exigences techniques applicables aux équipements prescrits. En outre, ceci restreindrait l'utilité de l'introduction de l'obligation pour l' AIS Intérieur ainsi que pour l'ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de carte, avec pour conséquence des situations de trafic peu sûres, les données AIS ne pouvant pas être affichées à bord de tous les bâtiments de manière fiable et facilement lisible.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

se référant à sa résolution 2013-II-16, par laquelle elle a décidé d'introduire de manière obligatoire l' AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes et a chargé son Comité du règlement de police d'élaborer des recommandations techniques et exigences minimales pour les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes, y compris leurs cartes électroniques de navigation intérieure,

considérant que seulement l'ECDIS Intérieur s'établira sur le marché,

I

adopte l'amendements à l'article 4.07, chiffres 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe 1 à la présente résolution.

II

adopte la teneur des Exigences minimales et recommandations pour les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS à bord des bâtiments, telle qu'elle figure en annexe à la présente résolution en langue allemande, anglaise, française et néerlandaise,

charge son Comité du règlement de police d'assurer l'adaptation permanente des recommandations techniques et exigences minimales, notamment sur la base du progrès technique et des enseignements tirés du fonctionnement ; le Groupe de travail RIS élaborera à cet effet des propositions en coopération avec les Groupes européens d'experts RIS.

Les amendements figurant à l'annexe 1 seront en vigueur du 1^{er} décembre 2014 au 30 novembre 2017.

Annexe 1 : Amendement à l'article 4.07, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin par une prescription de caractère temporaire

Annexe 2 : Exigences minimales concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments

Annexe 1 au protocole 12

La phrase suivante est ajoutée à l'article 4.07, chiffre 3 :

« L'appareil ECDIS en mode information, l'appareil comparable pour la visualisation de cartes et la carte électronique de navigation intérieure doivent être conformes aux Exigences minimales pour les appareils ECDIS en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes pour l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (Résolution 2014-I-12). »

Exigences minimales

**concernant les appareils ECDIS Intérieur
en mode information
et les appareils comparables pour la visualisation de cartes**

**pour l'utilisation de données AIS Intérieur
à bord des bâtiments**

SOMMAIRE

	Page
Avant-propos	5
1. Exigences minimales et recommandations concernant les cartes électroniques de navigation intérieure utilisées	6
2. Exigences minimales et recommandations concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure	6
3. Exigences minimales et recommandations concernant le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure	6

AVANT-PROPOS

La CCNR a introduit par sa résolution 2013-II-16 l'obligation de posséder et d'utiliser l' AIS Intérieur à compter du 1^{er} décembre 2014.

Lors de l'introduction de l' AIS Intérieur sera introduite simultanément l'obligation d'utiliser les appareils ECDIS Intérieur en mode information ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes à bord des bâtiments¹. L'appareil AIS Intérieur doit être connecté à l'appareil ECDIS en mode information² ou à l'appareil comparable pour la visualisation de cartes et une carte électronique de navigation intérieure à jour doit être utilisée.

Le présent document fixe les exigences minimales concernant les systèmes de visualisation de cartes électroniques en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments. En outre sont formulées des recommandations qui contribuent à améliorer la précision et la clarté et donc la fiabilité de l'affichage des données AIS Intérieur. De par leur nature, ces recommandations ne revêtent pas un caractère obligatoire, mais la CCNR recommande néanmoins leur observation au même titre que celle des exigences minimales obligatoires. Aux fins de l'identification d'exigences minimales et de recommandations fondamentales, sont considérés dans les chapitres ci-après les équipements de bord suivants :

- a) les cartes électroniques de navigation intérieure,
- b) les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure,
- c) le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure.

Il est à noter que, le cas échéant, les autorités compétentes peuvent fixer des exigences supplémentaires dépassant le cadre des exigences minimales pour des fonctionnalités spéciales.

Remarque:

Lorsqu'il est fait mention, dans le présent document, de l'expression « système pour la visualisation de cartes électroniques », il est fait référence :

- soit à un appareil ECDIS Intérieur en mode information
- soit à un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques.

¹ À l'exception des bacs.

² Le standard ECDIS Intérieur fait une distinction entre le mode information et le mode navigation. Le **mode information** désigne l'utilisation de l'ECDIS Intérieur uniquement à des fins d'information, sans image radar superposée. Le **mode navigation** désigne l'utilisation de l'ECDIS Intérieur lors de la conduite du bâtiment avec une image radar superposée.

1. Exigences minimales et recommandations concernant les cartes électroniques de navigation intérieure utilisées

Exigences minimales :

- Les cartes électroniques de navigation intérieure doivent reproduire de façon précise les contours de la rivière et du chenal navigable et doivent être basées sur des cartes électroniques de navigation intérieure officielles.
- Les cartes électroniques de navigation intérieure doivent être stockées dans le système de visualisation, à bord du bâtiment.

Recommandation :

Il est recommandé d'utiliser les CEN¹ officielles les plus récentes.

2. Exigences minimales et recommandations concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

Exigences minimales :

- Les appareils pour la visualisation de cartes électroniques doivent être connectés à l'appareil AIS Intérieur par une liaison câblée fiable.
- Lorsque le bâtiment fait route, les appareils doivent être dédiés exclusivement à la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure.
- Les informations visualisées doivent être bien visibles depuis le poste de gouverne.

Recommandations :

- Le système pour la visualisation de cartes électroniques devrait respecter les exigences du standard ECDIS Intérieur pour le mode navigation.
- Si le bâtiment est équipé d'un appareil ECDIS Intérieur en mode navigation, il est recommandé d'utiliser, pour le mode information, un système supplémentaire et distinct pour la visualisation de cartes électroniques.

3. Exigences minimales et recommandations concernant le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

Exigences minimales:

- Le logiciel doit afficher sur la carte électronique de navigation intérieure la position correcte et actuelle du propre bâtiment.
- Le logiciel doit afficher sur la carte électronique de navigation intérieure la position correcte et actuelle des autres bâtiments.
- Le logiciel doit permettre, pour un bâtiment choisi, d'afficher la liste détaillée des informations AIS selon l'article 4.07 chiffre 4 du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

¹ CEN : Cartes Electroniques de Navigation

Recommandations :

- Le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait respecter les exigences du mode navigation du standard ECDIS Intérieur en vigueur.
- Le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait orienter la carte de sorte que le bâtiment suive l'axe de la voie d'eau.

PROTOCOLE 13

Modification définitive du Règlement de police pour la navigation du Rhin - Dispense pour les engins flottants sans système de propulsion propre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur (Article 4.07, chiffre 1)

1. Par sa résolution 2013-II-16, la CCNR a décidé d'introduire, pour les bâtiments, une obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes.
2. Un bâtiment est défini dans l'article 1.01, lettre a) du Règlement de police pour la navigation du Rhin comme « un bateau de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, un engin flottant ou un navire de mer ».
3. Cette résolution qui entrera en vigueur au 1er décembre 2014 a prévu d'exempter plusieurs types de bâtiments de cette obligation. Il s'agit :
 - a) des bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,
 - b) des menues embarcations, à l'exception :
 - des bâtiments de police équipés d'un appareil radar, et
 - des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou un certificat réputé équivalent conformément à ce règlement,
 - c) des barges de poussage sans système de propulsion propre.
4. L'appareil AIS Intérieur est un système issu de la navigation maritime qui transmet automatiquement aux autres bateaux la position du bâtiment ainsi que d'autres informations pertinentes pour la sécurité. Il permet donc de voir les autres bâtiments équipés mais également d'être vu.
5. Un engin flottant est défini dans l'article 1.01, lettre i) du Règlement de police pour la navigation du Rhin comme « une construction flottante portant des installations mécaniques et destinée à travailler sur les voies navigables ou dans les ports (drague, élévateur, bigue, grue, etc.) ». Un engin flottant est parfois équipé d'un système de propulsion propre lui permettant de se déplacer de façon indépendante même si, le plus souvent, un engin flottant est un assemblage de pontons sur lequel est installé un équipement (grue, drague etc.). Cet engin flottant est alors construit de façon spécifique pour les besoins d'un chantier. Il ne dispose pas en général d'une alimentation électrique et à ce titre, l'installation d'un appareil AIS poserait des difficultés.
6. C'est précisément l'absence d'installation électrique qui a amené la CCNR à décider dans la résolution mentionnée ci-dessus d'exclure de l'obligation d'équipement en AIS Intérieur les barges de poussage sans système de propulsion propre.
7. Au vu de ces éléments, il ne semble donc pas justifié d'obliger les engins flottants ne disposant pas d'un système de propulsion propre à s'équiper en AIS Intérieur. Une adaptation de l'article 4.07, chiffre 1 dans la rédaction qui sera en vigueur au 1er décembre 2014 est donc souhaitable. Ce faisant, les engins flottants ne disposant pas d'un système de propulsion propre seront également exemptés de l'obligation d'équipement en appareil ECDIS Intérieur en mode information (ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes).
8. Deux tirets ont en outre été ajoutés à l'article 4.07, chiffre 1, lettre b) afin d'en faciliter la compréhension.
9. Ci-après est présenté le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3).

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

Cet amendement vise à dispenser les engins flottants sans système de propulsion propre de l'obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes.

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

L'article 4.07, chiffre 1, qui entrera en vigueur au 1er décembre 2014, prévoit que les engins flottants seront obligés de s'équiper en appareils AIS Intérieur ou en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. Les engins flottants devraient donc acquérir un tel équipement.

Conséquences de cet amendement

Cet amendement vise à exonérer les engins flottants sans système de propulsion propre d'une obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur ou en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes.

En effet, l'absence d'alimentation électrique à bord des engins flottants pose des difficultés pratiques pour les équiper avec des appareils AIS Intérieur ou ECDIS Intérieur en mode information. La contrepartie est que les autres bâtiments ne verront pas cet engin flottant sur leur carte électronique, ce qui peut diminuer la sécurité de la navigation. Pour y remédier, d'autres types de signalisation ou d'information sont possibles (avis à la batellerie, signalisation par panneau en fonction de la durée du chantier).

Il faut également rappeler que cet amendement ne concerne que les engins flottants de plus de 20 m de long. En effet, les engins flottants de moins de 20 m de long sont considérés comme des menues embarcations et à ce titre ne sont pas soumis à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur ou en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. Même sans cet amendement, il existerait donc des engins flottants non visibles sur les cartes électroniques.

Par ailleurs, les engins flottants disposant d'un système de propulsion propre sont soumis à une obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur ou en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. En effet, ils peuvent faire route comme n'importe quel bateau et à ce titre doivent pouvoir être vus par les autres bâtiments grâce au signal émis par l'appareil AIS Intérieur.

Conséquences du rejet de cet amendement

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Toutefois, ceci entraînerait des coûts supplémentaires pour les propriétaires des engins flottants d'environ 2 100 à 4 500 € par engin flottant (source : résolution 2013-II-16).

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

se référant à sa résolution 2013-II-16, par laquelle elle a décidé d'introduire une obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes),

tenant compte que pour les engins flottants sans système de propulsion propre, l'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur (ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes) pose des difficultés significatives compte tenu de l'absence d'alimentation électrique,

considérant qu'il n'y a pas lieu pour ces obligations d'équipements de différencier les barges de poussages sans système de propulsion propre des engins flottants sans système de propulsion propre,

adopte l'amendement de l'article 4.07, chiffre 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

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

Annexe

Annexe au protocole 13

L'article 4.07, chiffre 1, est rédigé comme suit :

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

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

- a) bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,
- b) menues embarcations, à l'exception :
 - des bâtiments de police équipés d'un appareil radar, et
 - des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou un certificat réputé équivalent conformément à ce règlement,
- c) barges de poussage sans système de propulsion propre,
- d) engins flottants sans système de propulsion propre. »

PROTOCOLE 14

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 7.02, 11.02, 11.04, chapitre 14bis, articles 15.14, 24.02, 24.06, Annexes, I, Q, R et S)

Résolution

La Commission Centrale,

constatant qu'un éventuel amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin nécessite préalablement des études supplémentaires concernant les prescriptions relatives à la prévention des chutes et que les prescriptions relatives à la zone de non visibilité ainsi que celles relatives aux installations pour la collecte et l'élimination des eaux usées domestiques doivent faire l'objet d'une harmonisation avec celles de la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure,

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

- a) Article 7.02, chiffre 2 – Zone de non-visibilité
(adoptée par la résolution 2002-I-31, prorogée par la résolution 2011-I-13)
- b) Article 11.02, chiffres 4 à 7 – Protection contre les chutes
(adoptée par la résolution 2011-I-12)
- c) Article 11.04, chiffre 2 – Plat-bord
(adoptée par la résolution 2011-I-12).
- d) Chapitre 14bis – Stations d'épuration de bord
(adoptée par la résolution 2010-II-27).
- e) Article 15.14, chiffre 1 – Installations de collecte et d'élimination des eaux usées
(adoptée par la résolution 2010-II-27).
- f) Article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 11.02, chiffre 4
(adoptée par la résolution 2011-I-12).
- g) Article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 11.04, chiffres 1 et 2
(adoptée par la résolution 2011-I-12).
- h) Article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5
(adoptée par la résolution 2010-II-27).
- i) Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 11.02, chiffre 4
(adoptée par la résolution 2011-I-12).
- j) Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 11.04, chiffre 2
(adoptée par la résolution 2011-I-12).
- k) Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5
(adoptée par la résolution 2010-II-27).

- l) Annexe I, croquis 10 – Signalisation de sécurité (adoptée par la résolution 2011-I-12).
- m) Annexes Q, R et S – Stations d'épuration de bord (adoptée par la résolution 2010-II-27).

La prescription a) est en vigueur du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2017.

Les prescriptions b) à m) seront en vigueur du 1^{er} décembre 2014 au 30 novembre 2017.

PROTOCOLE 15

Amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin par une prescription de caractère temporaire concernant les dispositions transitoires relatives à l'article 7.02, chiffre 5 (Article 24.02, chiffre 2)

1. Les vitres des fenêtres des timoneries doivent présenter un degré de transparence suffisant pour assurer la conduite sûre des bateaux de la navigation intérieure. L'article 7.02, chiffre 5, du RVBR, exige un degré de transparence de 75 % au minimum. Conformément à l'article 24.02, chiffre 2, du RVBR, tous les bâtiments en service doivent observer cette disposition depuis 2010.
2. Une étude commandée par les autorités néerlandaises¹ portant sur la situation à bord des bâtiments en service est parvenue aux conclusions suivantes :
 - Les vitres de timoneries teintées en vert présentent généralement un degré de transparence de 60 % au minimum et permettent de percevoir et de distinguer les signaux lumineux à une distance de sécurité suffisante, y compris dans des conditions météorologiques défavorables (pluie, brouillard, crépuscule et obscurité).
 - Durant la nuit, les reflets du plafond et l'éclairage intérieur de la timonerie ont une incidence significative sur la perception de signaux lumineux.
 - L'évitement des reflets du plafond et l'extinction ou la diminution de l'intensité lumineuse de l'éclairage intérieur permettent de compenser les conséquences négatives de vitres teintées en vert sur la visibilité de signaux lumineux. Ceci n'est pas possible en présence de vitres teintées en brun.
3. Au vu des enseignements ainsi acquis, les dispositions transitoires de l'article 24.02, chiffre 2, concernant l'article 7.02, chiffre 5, du RVBR sont modifiées, de sorte que les vitres de timoneries teintées en vert, qui présentent un degré de transparence de 60 % au minimum, puissent rester en place, ceci à la condition que soient prises des mesures destinées à éviter les reflets sur ces vitres des timoneries. En raison de leur faible degré de transparence, les vitres teintées en brun (bronze) et en gris ne sont pas admises. Ces vitres doivent être remplacées dans tous les cas.
4. Lors de l'appréciation du degré de transparence, les Commissions de visite peuvent partir du principe que :
 - a) des vitres de timonerie entièrement transparentes ont un degré de transparence d'au moins 75 % ;
 - b) des vitres de timonerie teintées vertes ont un degré de transparence d'au moins 60% ;
 - c) des vitres de timonerie d'une autre teinte ont un degré de transparence inférieur à 60 %.

¹ TNO-rapport (Concept) *Lichtdoorlating van stuurhuisruiten*, Projectnummer 057.02558, Soesterberg NL, 28 maart 2013

5. Au cas où la Commission de visite doute du degré de transparence minimum des vitres de la timonerie, il sera mesuré au moyen d'un instrument de mesure spécialement conçu pour mesurer le degré de transparence des vitres de timoneries des bateaux de la navigation intérieure.
6. Afin que cette modification puisse entrer en vigueur dès le 1^{er} décembre 2014, elle est introduite par le biais d'une prescription de caractère temporaire, laquelle sera ensuite remplacée en temps utile par une modification définitive.
7. Le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

L'amendement proposé vise à adapter une disposition transitoire du RVBR afin qu'il soit possible de renoncer sous certaines conditions au remplacement des vitres de timoneries qui ne sont pas conformes aux exigences actuelles concernant leur degré de transparence. Ces conditions permettent de garantir que soient prises des mesures alternatives permettant d'éviter autant que possible les reflets sur la face intérieure des vitres de la timonerie durant la nuit ou durant d'autres périodes de mauvaise visibilité et de garantir ainsi une visibilité minimum de feux de signalisation ou d'autres objets.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

Il serait possible de renoncer à l'amendement du RVBR qui est proposé et d'appliquer à la place une procédure simplifiée et standardisée pour l'application de l'article 24.04, chiffre 4, du RVBR, à savoir les dispositions dérogatoires pour difficultés insurmontables. Cette procédure implique toutefois des contraintes administratives plus importantes, une demande individuelle devant être déposée puis approuvée par l'autorité compétente pour chaque bâtiment. L'amendement du RVBR qui est proposé peut être transposé dans les réglementations nationales en même temps que les autres modifications apportées aux dispositions transitoires, c'est à dire sans occasionner des contraintes supplémentaires.

Conséquences de ces amendements

Pour un nombre inconnu mais relativement élevé de bâtiments, il sera possible de renoncer au remplacement des vitres de la timonerie à condition que soient prises des mesures permettant d'éviter les reflets. Cette modification rétroactive des dispositions transitoires n'impliquera aucune dépense supplémentaire pour les propriétaires qui ont déjà remplacé les vitres vertes de timonerie à bord de leurs bâtiments. Toutefois, les dépenses liées à ce remplacement de vitres auraient pu être évitées. Ces propriétaires se trouveront par conséquent défavorisés sur le plan économique par rapport à ceux qui ont renoncé à ce jour au remplacement des vitres teintées vertes. Les associations internationales de la profession européenne de la navigation intérieure², ont toutefois indiqué ne pas avoir eu connaissance d'un tel cas.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Pour la profession de la navigation en résulteraient des dépenses se montant à plusieurs milliers d'euros par bâtiment concerné. Le coût des mesures alternatives destinées à réduire les reflets est en revanche nettement inférieur à ce montant.

² Voir document RV/G (13) 57 = JWG (13) 41 du 20 juin 2013.

Résolution

La Commission Centrale,

souhaitant limiter de manière acceptable, sur les plans économique, technique et de la sécurité, les distinctions faites dans les exigences techniques entre les nouveaux bâtiments et les bâtiments déjà en service,

donnant suite à la demande de la profession de la navigation, dans un contexte où perdure une situation financière difficile, d'éviter l'adaptation des bâtiments aux prescriptions techniques actuelles lorsque le recours à des mesures alternatives permet de réduire les coûts sans affecter la sécurité du trafic,

constatant que l'observation de certaines conditions générales permet aussi de distinguer de manière suffisante les signaux lumineux en dépit du degré de transparence inférieur des fenêtres de timonerie teintées en vert,

adopte l'amendement à l'article 24.02, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe sera en vigueur du 1^{er} décembre 2014 au 30 novembre 2017.

Annexe

Annexe au protocole 15

Le tableau relatif à l'article 24.02, chiffre 2, est modifié comme suit :

L'indication relative à l'article 7.02, chiffre 5, est rédigée comme suit :

"Articles et chiffres	Objet	DELAI ou OBSERVATIONS
7.02 ch. 5	Degré minimum de transparence	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010 N.R.T. pour les bâtiments équipés de vitres teintées qui satisfont aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none">- Les vitres sont teintées en vert et présentent une transparence d'au moins 60 %,- Le plafond de la timonerie est aménagé de manière à exclure les reflets sur les vitres,- Les sources d'éclairage dans la timonerie doivent pouvoir être réglées sans paliers ou éteintes,- Toutes les mesures raisonnables destinées à éviter d'autres reflets doivent être prises."

PROTOCOLE 16

Moratoire pour certaines dispositions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin

Amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin par une prescription de caractère temporaire

(Article 24.02, chiffre 2, ad article 8.05, chiffre 6, article 8.10, chiffre 3, article 10.04, article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, article 15.06, chiffre 6, article 15.07, article 15.08, chiffre 3, article 24.03, chiffre 1 ad article 3.04, chiffre 7, article 7.01, chiffre 2, article 8.10, chiffre 2, article 9.01 et article 12.02, chiffre 5, article 24.06, chiffre 5 ad article 10.04, article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, article 15.06, chiffre 6, article 15.07, article 15.08, chiffre 3)

1. La CCNR et la Commission européenne ont constaté que, au vu de la situation économique difficile à laquelle est confrontée la navigation intérieure, un moratoire (report de l'expiration) pour certaines dispositions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin pourrait constituer l'une des mesures envisageables pour aider la profession de la navigation à surmonter ses difficultés. La CCNR a par conséquent chargé son Comité du règlement de visite :
 - de réexaminer les dispositions qui entreront en vigueur au premier renouvellement du certificat de visite à compter du 1^{er} janvier 2015 pour des bateaux existants, lesquelles portent sur la mise en œuvre de certaines exigences techniques (dispositions transitoires), afin de déterminer si une telle mise en œuvre serait actuellement difficile pour des raisons économiques ou techniques ;
 - de soumettre des propositions pour un report de l'entrée en vigueur des dispositions transitoires.

Toutefois, un report ne devra pas affecter la sécurité ni le caractère respectueux de l'environnement de la navigation intérieure. Il convient de préserver le crédit de la navigation intérieure en tant que mode de transport sûr et respectueux de l'environnement.

2. Le Comité du règlement de visite a constaté, sur la base d'études et de consultations de la profession de la navigation par certaines délégations, qu'une analyse plus approfondie est nécessaire pour certaines dispositions transitoires afin de mesurer l'étendue des problèmes et de soumettre des propositions pour de possibles alternatives. Certaines études sont déjà relativement avancées, tandis que d'autres doivent encore être lancées. Le report de l'entrée en vigueur de ces dispositions permettra aux délégations de réaliser les études ad hoc et de soumettre des propositions soigneusement élaborées. En outre, cela donnera également à la CCNR le temps de débattre des diverses propositions déposées. Sur la base de ces propositions, la CCNR pourra décider des mesures supplémentaires à prendre et des modifications supplémentaires à apporter aux règlements de la navigation rhénane.
3. Au vu des enseignements acquis et des réflexions menées, un moratoire est prévu pour les dispositions transitoires mentionnées dans la résolution ci-après. L'échéance pour ces dispositions transitoires est reportée de 2015 à 2020.
4. Afin que ces modifications puissent entrer en vigueur dès le 1^{er} décembre 2014, elles sont introduites par le biais d'une prescription de caractère temporaire. Avant l'expiration de la prescription de caractère temporaire, la CCNR décidera
 - de la remplacer par une modification définitive d'une teneur identique, ce qui fixe le moratoire jusqu'à la date prévue, ou
 - de la remplacer par d'autres modifications.Cette décision sera basée sur les enseignements tirés des études supplémentaires qui sont prévues et sera prise individuellement pour chacune des dispositions.
5. Le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

L'observation des dispositions transitoires du RVBR constitue pour de nombreux propriétaires de bateaux un défi économique ou technique, notamment en raison des problèmes économiques auxquels est actuellement confrontée la navigation intérieure en Europe. La CCNR a constaté, sur la base d'études et de consultations de la profession de la navigation par certaines délégations, que des études plus détaillées sont nécessaires pour les dispositions transitoires mentionnées dans la résolution ci-après, afin de mesurer l'étendue des problèmes et de soumettre des propositions pour de possibles alternatives. Un report de la date d'entrée en vigueur de ces dispositions permet de réaliser ces études de manière méticuleuse et de soumettre des propositions exhaustives. Ci-après sont exposés les motifs qui justifient les modifications proposées pour les différentes dispositions transitoires.

- a) Installation et dimensionnement des tuyaux d'aération et des tuyaux de liaison de citernes à combustible

Un dimensionnement insuffisant des tuyaux d'aération et des tuyaux de liaison peut provoquer un déversement de combustible lors de l'avitaillement et donc une pollution des eaux. Les tuyaux d'aération et les tuyaux de liaison sont souvent intégrés à la structure du bateau de telle sorte qu'une modification de la section des tuyaux s'avère complexe. Peut-être serait-il possible d'utiliser lors du remplissage des citernes à combustible des embouts de raccordement spéciaux permettant de réduire suffisamment la section du tuyau de remplissage, de sorte que les sections du tuyau d'aération et des tuyaux de liaison soient égales à 1,25 fois la section du tuyau de remplissage conformément au RVBR. Il conviendrait de vérifier si l'utilisation de tels embouts de raccordement spéciaux permet d'assurer l'avitaillement en toute sécurité ou si demeure nécessaire une approche impliquant des modifications sur les tuyaux.

- b) Limite sonore pour les bateaux en stationnement, bruit produit par le bateau faisant route, niveau de pression acoustique maximal admissible dans la salle des machines, niveau de bruit occasionné par le bateau au poste de gouverne, bruit et vibrations dans les logements

De grandes parties de la population souffrent de problèmes de santé liés au bruit occasionné par le trafic. Des habitations sont souvent situées sur les berges des voies navigables ou à proximité d'aires de stationnement destinées à la navigation intérieure. La situation des aires de stationnement à proximité de zones habitées résulte notamment du souhait des bateliers d'assurer leur intégration sociale. Les émissions sonores des bateaux en stationnement, qui résultent essentiellement du fonctionnement de générateurs pour la production d'électricité, de même que les émissions sonores des bateaux faisant route, donnent lieu à des plaintes de la part des riverains. Il conviendrait par conséquent de réduire autant que possible sur le plan technique et économique les émissions sonores des bateaux de navigation intérieure.

De manière générale, le niveau de pression acoustique dans les salles des machines des bateaux de navigation intérieure est tel qu'il provoque une perte auditive chez les membres d'équipage, si ceux-ci y séjournent durant le fonctionnement des moteurs de propulsion. Ces pertes auditives peuvent toutefois être réduites par une durée d'exposition aussi courte que possible associée au port d'une protection auditive appropriée. Ceci est appliqué dans la pratique.

Dans les cas extrêmes, le niveau de bruit propre du bateau au poste de gouverne peut donner lieu à des erreurs de compréhension lors des communications radiotéléphoniques. Par ailleurs, un niveau sonore trop élevé affecte le degré d'attention du conducteur, provoque une fatigue prématurée et peut éventuellement provoquer une perte auditive sur le long terme. Contrairement au séjour dans la salle des machines, les mesures de protection individuelle ne peuvent pas être mises en œuvre au poste de gouverne.

Si le bruit et les vibrations sont trop importants dans les logements des bateaux de navigation intérieure qui font également route durant la nuit, ceci peut affecter le bien-être, le repos et surtout le sommeil des membres d'équipage.

Une première étude a montré à titre d'exemple que le coût de mesures destinées à réduire le bruit et les vibrations à bord de bateaux déjà en service peut être très élevé. Toutefois, les émissions sonores n'affectent pas directement la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure. Il est par conséquent acceptable de prévoir un délai permettant de réaliser des études supplémentaires et d'examiner notamment les méthodes de mesure. Un premier projet de rapport est d'ores et déjà disponible et la délégation néerlandaise pourra probablement soumettre l'étude à la CCNR au cours de l'été 2014. Une étude complémentaire, dans le cadre de laquelle un plus grand nombre de bateaux sera soumis à des mesurages détaillés, sera commandée prochainement par les Pays-Bas.

c) Application de la norme européenne aux canots de service

Les canots de service existants doivent être conformes aux prescriptions du RVBR dans la teneur en vigueur au 30 septembre 2003. Ces prescriptions ont été remplacées le 1er octobre 2003 par un renvoi à la norme européenne EN 1914 : 1997. Les principales exigences des prescriptions susmentionnées correspondent à celles de la norme, de sorte que le niveau de sécurité résultant des exigences est globalement identique.

Pour les canots de service existants a été prévue une disposition transitoire selon laquelle les canots de service doivent être conformes à la norme EN 1914 : 1997 à compter du premier renouvellement du certificat de visite après le 1er janvier 2015. L'adaptation doit ainsi intervenir environ 15 ans après l'entrée en vigueur des prescriptions, en fonction de la durée de validité du certificat de visite correspondant. Lorsque le RVBR comporte un renvoi à une norme européenne ou internationale concernant les exigences relatives à la constitution des matériels d'équipement, l'utilisation de ces matériels d'équipement reste admise pour une durée de 20 ans à compter de l'introduction d'une nouvelle version ou d'une version révisée de cette norme, conformément à l'article 24.04, chiffre 4, du RVBR. La règle ci-avant concernant la poursuite de l'utilisation ne s'applique pas dans le cas présent. En cas d'application par analogie, ceci équivaldrait toutefois au moratoire, étant donné qu'il en résulterait un délai d'environ 20 ans pour procéder à l'adaptation.

En comparaison avec d'autres investissements concernés par la résolution ci-après, le coût d'acquisition d'un canot de service est peu élevé (disponible à partir d'env. 2000 €). Toutefois, chaque report d'un investissement requis lors du renouvellement du certificat de visite contribue à améliorer la situation économique du propriétaire du bateau, surtout lorsqu'il s'agit de petits bateaux. En outre, l'acquisition d'un canot de service ne serait pas le seul investissement à réaliser par le propriétaire du bateau avant le renouvellement du certificat de visite.

d) Plaque du fabricant pour les grues, dispositifs de protection, documents à bord

Des études menées aux Pays-Bas ont montré que les exigences concernant les plaques du fabricant sur les grues, les dispositifs de protection et les documents à bord ne peuvent pas être observées lorsqu'il s'agit de grues installées avant l'introduction desdites exigences. L'absence de plaques du fabricant et de documents à bord en raison de l'application d'un moratoire n'implique pas nécessairement une baisse du niveau de sécurité. A propos des exigences techniques qui ont une incidence sur le niveau de sécurité, des experts compétents pour les grues ont souligné que des adaptations sur une grue existante seraient possibles pour un coût nettement inférieur à celui d'une nouvelle acquisition. L'objectif de l'étude est de déterminer quelles sont les mesures adaptatives réellement indispensables et dans quelle mesure un niveau de sécurité suffisant peut être attesté aussi pour les grues en l'absence des plaques du fabricant et des documents à bord.

e) Absence de voies de repli traversant les cuisines de bateaux à passagers

S'il n'est plus admissible que les voies de repli traversent les cuisines à bord de bateaux à passagers en service, les locaux de séjour destinés aux passagers devront faire l'objet de transformations dans de nombreux cas. Une ou plusieurs cabines devront être converties en voie de repli. Il s'agit d'une mesure lourde qui affecte le rendement des bateaux en service. Par conséquent, cette mesure ne se limite pas à un investissement ponctuel, elle a également des conséquences durables sur le chiffre d'affaires réalisé avec les bateaux concernés. Des mesures alternatives pourraient éventuellement limiter à un niveau acceptable les risques inhérents aux voies de repli qui traversent les cuisines. L'objectif de l'étude est de déterminer quelles sont les mesures alternatives permettant d'assurer un niveau de sécurité suffisant qui pourraient être admises à bord des bateaux en service. Il conviendrait que cette étude soit menée à terme rapidement, afin que les voies de repli traversant les cuisines soient évitées ou que leur niveau de sécurité soit assuré par des mesures alternatives.

f) Exigences relatives au système de propulsion de bateaux à passagers

Les exigences applicables au système de propulsion de bateaux à passagers résultent d'une proposition des associations internationales de la profession de la navigation et tiennent compte du fait que les bateaux à passagers sont dépourvus de moyens de sauvetage permettant d'évacuer les passagers. Il en résulte que les bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 25 m doivent être équipés d'un deuxième système de propulsion indépendant, installé dans une salle des machines distincte, qui permettrait au bateau à passagers de regagner la rive rapidement afin que les passagers puissent débarquer à terre ou dans des eaux peu profondes, y compris en cas de panne du système de propulsion principal ou en cas d'invasion de la salle des machines par l'eau.

L'ajout d'un deuxième système de propulsion indépendant à bord de bateaux déjà en service est très complexe et peut même nécessiter le montage d'un système de propulsion entièrement neuf et l'adaptation de parties de la coque. Il existe des alternatives pour l'évacuation des passagers présents à bord des bateaux. Un moratoire permet de vérifier s'il y a lieu d'admettre des alternatives pour les bateaux en service et le cas échéant sous quelles conditions. La CCNR avait déjà invité la profession de la navigation à proposer de telles alternatives pour les bateaux en service au moment de l'adoption des prescriptions.

g) Exigences relatives à l'installation d'alarme permettant d'alerter le commandement et l'équipage de bateaux à passagers

S'il arrive quelque chose à des passagers ou si surviennent des situations présentant un danger pour tous les passagers, le commandement et l'équipage de bateaux à passagers doivent être alertés rapidement afin qu'ils puissent prendre sans délai les dispositions nécessaires. Les installations d'alarme conviennent le mieux à cet effet. Lorsqu'une telle installation d'alarme doit équiper un bateau à bord duquel l'équipage n'est pas en mesure de visualiser en permanence la totalité des locaux dans lesquels séjournent des passagers, cette mesure est acceptée par la profession de la navigation. Mais ces installations d'alarme sont prescrites aussi à bord de petits bateaux d'excursions journalières. L'observation de la prescription implique des dépenses considérables et elle est jugée inutile à bord de ces bateaux, l'équipage pouvant voir en permanence les locaux utilisés par les passagers. Par conséquent, il peut être accepté que soient prévues des vérifications supplémentaires permettant de déterminer si un plan d'urgence peut constituer une alternative pertinente avec un niveau de sécurité identique.

h) Exigences relatives aux installations électriques

Des documents doivent être soumis à la Commission de visite afin de prouver que les installations électriques sont conformes aux exigences pertinentes. Le réel problème est celui de la contrainte administrative qui en résulte. En règle générale, des plans généraux de l'intégralité de l'installation électrique et des plans de différents éléments de l'installation ainsi que les types de câbles et la section des conducteurs ne sont pas disponibles à bord de bateaux plus anciens. Ces documents ne peuvent pas être fournis par un électricien sans vérification détaillée de l'intégralité de l'installation électrique. L'absence de ces documents ne signifie pas que l'installation concernée n'est pas sûre. La délégation néerlandaise commandera prochainement une étude portant sur les alternatives possibles.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

Il serait possible de renoncer aux amendements du RVBR qui sont proposés et d'appliquer à la place une procédure simplifiée et standardisée pour l'application de l'article 24.04, chiffre 4, du RVBR, à savoir les dispositions dérogatoires pour difficultés insurmontables. Cette procédure implique toutefois des contraintes administratives plus importantes, une demande individuelle devant être déposée puis approuvée par l'autorité compétente pour chaque bâtiment. Les amendements du RVBR qui sont proposés ne nécessitent pas le dépôt de telles demandes. En outre, il est nettement plus difficile d'exploiter les derniers enseignements concernant des alternatives lorsqu'est appliquée la procédure visée à l'article 24.04, chiffre 4, du RVBR.

Conséquences de ces amendements

Pour un nombre de bâtiments élevé mais non connu précisément, il sera possible durant 5 ans de renoncer à la mise en œuvre de certaines mesures techniques en vue de l'adaptation à la teneur actuelle du RVBR. Concrètement, ceci se traduit par un report d'investissements conséquents et donc par un allègement des contraintes économiques auxquelles est confronté le propriétaire des bateaux concernés. Toutefois, il est probable que certains propriétaires de bateaux aient déjà mis en œuvre les mesures adaptatives exigées. Ceux-ci pourraient alors être désavantagés sur le plan économique par rapport aux propriétaires dont les bateaux n'ont pas encore été adaptés aux prescriptions actuelles, ces derniers pouvant reporter les investissements nécessaires à cet effet sur une durée pouvant atteindre cinq ans. Le moratoire résultant d'une demande formulée par la profession de la navigation et ses associations internationales n'ayant pas identifié de problèmes d'inégalité de traitement pouvant en résulter, ceci peut être accepté.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

La pleine application des prescriptions énoncées dans la résolution pourrait menacer à court terme l'existence économique de bâtiments appartenant à différentes catégories de la flotte.

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2003-II-26 (Amendements définitifs du Règlement de visite des bateaux du Rhin – Nouvelle rédaction du chapitre 24) pour l'adaptation des dispositions transitoires dans le cadre du Règlement de visite des bateaux du Rhin,

constatant

- que la mise en œuvre de certaines dispositions transitoires peut soulever des problèmes à bord de bâtiments en service,
- que la pleine application des prescriptions énumérées ci-après pourrait menacer à court terme l'existence économique de bâtiments appartenant à différentes catégories de la flotte,
- qu'une plus grande place devrait être accordée à la recherche de solutions alternatives en tenant compte de l'objectif fondamental d'une amélioration de la sécurité de la navigation et des équipages à bord,

considérant que des études supplémentaires sont nécessaires pour l'élaboration d'applications adaptées aux bateaux en service et que la mise au point d'alternatives aux dispositions déjà en vigueur pourrait être utile,

dans l'attente que la profession européenne de la navigation intérieure prenne des initiatives appropriées et apporte des contributions afin de faciliter les études susmentionnées,

convaincue

- qu'étant donné la situation économique difficile de la profession de la navigation depuis 2008 un report de la date d'entrée en vigueur des dispositions concernées peut être utile dans le contexte décrit ci-avant,
- que ce report de l'entrée en vigueur ne pourra porter que sur une durée limitée, compte tenu de l'objectif visé,
- que des contributions de la profession de la navigation soumises rapidement et son appui actif dans le cadre des travaux de la CCNR sont des conditions indispensables pour la réalisation de ces études,

invite son Comité du règlement de visite,

- à poursuivre les études en vue du développement de modalités d'application adaptées pour les dispositions énoncées ci-après et à soumettre autant que possible des propositions complémentaires pour la mise en œuvre ou la modification desdites dispositions,
- à assortir ces propositions complémentaires de propositions pour l'expiration desdites prescriptions en vue de leur adoption,

adopte les amendements aux articles 24.02, chiffre 2, 24.03, chiffre 1 et 24.06, chiffre 5, du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur du 1er décembre 2014 au 30 novembre 2017.

Annexe

Annexe au protocole 16

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

a) L'indication relative à l'article 8.05, chiffre 6, phrases 3 à 5, est rédigée comme suit :

"Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
8.05 ch. 6 3 ^{ème} à 5 ^{ème} phrases	Installation et dimensionnement des tuyaux d'aération et des tuyaux de liaison	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"

b) L'indication relative à l'article 8.10, chiffre 3, est rédigée comme suit :

"8.10 ch. 3	Limite de 65 dB(A) à ne pas dépasser par les bateaux en stationnement	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
----------------	---	---

c) L'indication relative à l'article 10.04 est rédigée comme suit :

"10.04	Application de la norme européenne aux canots de service	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
--------	--	---

d) L'indication relative à l'article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, est rédigée comme suit :

"11.12 ch. 2, 4, 5 et 9	Plaque du fabricant, dispositifs de protection, documents à bord	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
----------------------------	--	---

e) L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c) est rédigée comme suit :

"lettre c	Voies de repli ne devant pas traverser les cuisines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
-----------	---	---

f) L'indication relative à l'article 15.07 est rédigée comme suit :

"15.07	Exigences applicables au système de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
--------	--	---

g) L'indication relative à l'article 15.08, chiffre 3, est rédigée comme suit :

"15.08 ch. 3 lettre a	Exigences relatives à l'installation d'alarme permettant aux passagers, membres d'équipage et membres du personnel de bord d'alerter le commandement du bateau et l'équipage	Pour les bateaux d'excursions journalières, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020
lettre b	Installation d'alarme permettant au commandement du bateau d'alerter les passagers	Pour les bateaux d'excursions journalières, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
lettre c	Installation d'alarme permettant au commandement du bateau d'alerter l'équipage et le personnel de bord	Pour les bateaux à cabines, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007. Pour les bateaux d'excursions journalières, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"

2. Le tableau ad article 24.03, chiffre 1, est modifié comme suit :

a) L'indication relative à l'article 3.04, chiffre 7, est rédigée comme suit :

"Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
3.04 ch. 7	Niveau de pression acoustique maximal admissible	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"

b) L'indication relative à l'article 7.01, chiffre 2, est rédigée comme suit :

"7.01 ch. 2	Niveau du bruit de fond	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
-------------	-------------------------	---

c) L'indication relative à l'article 8.10, chiffre 2, est rédigée comme suit :

"8.10 ch. 2	Bruit durant la navigation	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
-------------	----------------------------	---

d) L'indication relative à l'article 9.01, est rédigée comme suit :

"9.01	Exigences relatives aux installations électriques	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
-------	---	---

e) L'indication relative à l'article 12.02, chiffre 5, est rédigée comme suit :

"12.02 ch. 5	Bruit et vibrations dans les logements	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"
--------------	--	---

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

a) L'indication relative à l'article 10.04 est rédigée comme suit :

"Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS	ENTREE EN VIGUEUR
10.04	Application de la norme européenne aux canots de service	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2020	1.10.2003"

b) L'indication relative à l'article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, est rédigée comme suit :

"11.12 ch. 2, 4, 5 et 9	Plaque du fabricant, dispositifs de protection, documents à bord	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2020	1.12.2011"
-------------------------	--	---	------------

c) L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c) est rédigée comme suit :

"lettre c	Voies de repli ne devant pas traverser les cuisines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020	1.1.2006"
-----------	---	--	-----------

d) L'indication relative à l'article 15.07 est rédigée comme suit :

"15.07	Exigences applicables au système de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020	1.1.2006"
--------	--	--	-----------

e) L'indication relative à l'article 15.08, chiffre 3, est rédigée comme suit :

"15.08 ch. 3 lettre a	Exigences relatives à l'installation d'alarme permettant aux passagers, membres d'équipage et membres du personnel de bord d'alerter le commandement du bateau et l'équipage	Pour les bateaux d'excursions journalières, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020	1.1.2006
lettre b	Installation d'alarme permettant au commandement du bateau d'alerter les passagers	Pour les bateaux d'excursions journalières, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.1.2006
lettre c	Installation d'alarme permettant au commandement du bateau d'alerter l'équipage et le personnel de bord	Pour les bateaux à cabines, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite. Pour les bateaux d'excursions journalières, la prescription s'applique avec N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.1.2006"

PROTOCOLE 17

Amélioration de la liaison avec un bras du Rhin ancien au p.k. 336,1 – 337,1

Résolution

La Commission Centrale,

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

se référant aux Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (annexe à la résolution 2012-I-13, dans sa teneur du 17 octobre 2012),

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

invite la délégation allemande à faire rapport sur l'évolution des planifications, sur la fin des travaux et sur les courants transversaux effectivement observés par la suite lors du fonctionnement de l'ouvrage de prise d'eau.

Annexe

Amélioration de la liaison avec un bras du Rhin ancien au p.k. 336,1 – 337,1

1. Nature de la mesure

Amélioration de la liaison avec un bras du Rhin ancien afin d'améliorer l'état de la plaine inondable existante.

2. Lieu

A proximité du Rhin dans le district de Rastatt.

3. Point kilométrique

P.k. 336,1 à 337,1

4. Objectif

L'objectif de la mesure prévue est de créer les conditions pour la formation d'une plaine inondable aussi naturelle que possible à proximité du Rhin. Il s'agit principalement de réactiver et d'améliorer l'état écologique du bras du Rhin ancien dit "Wintersdorfer Altrheinarm". Il est prévu d'évacuer les sédiments accumulés dans ce bras du Rhin ancien par des amenées naturelles d'eau du Rhin, ou au moins de limiter les accrétions supplémentaires et d'améliorer de manière significative la qualité de l'eau de ce bras du Rhin ancien. A cet effet sont prévues la création d'un ouvrage de prise d'eau à Leinpfad, au p.k. 336,300, avec maintien des trois tuyaux déjà en place, et la création d'un creux entre l'ouvrage de prise d'eau et l'endroit où ce bras du Rhin ancien de Wintersdorf est relié au Rhin, ceci afin d'améliorer l'état de la plaine inondable existante. Un plan concernant cette mesure figure en annexe.

Les calculs hydrauliques ont démontré qu'en présence d'un débit du Rhin de $Q = 2133 \text{ m}^3/\text{s}$ (soit NN+114,21 m), $21 \text{ m}^3/\text{s}$ d'eau sont prélevés dans le Rhin. En présence d'un débit de $Q = 2700$ (soit NN+114,82 m), l'ouvrage est submergé. La zone d'écoulement à l'arrière de l'ouvrage est alimentée à raison de $Q = 35 \text{ m}^3/\text{s}$ par l'amenée d'eau en provenance de l'ouvrage et par l'envahissement du Leinpfad. L'illustration en annexe présente les courbes de performance en l'état actuel et avec le projet.

Le projet initial prévoyait le remplacement des tuyaux déjà en place par un ouvrage de prise d'eau dont le fond serait à NN+112,30. A cet effet ont été estimées les performances en l'état et avec le projet prévu. Il a été déterminé que la performance maximale de l'ouvrage de prise d'eau atteint $7,5 \text{ m}^3/\text{s}$.

5. Evaluation

Sur la base des calculs modélisés en 2D effectués pour l'état actuel et pour le projet ont été réalisées des représentations détaillées des conditions de courant dans la zone de l'ouvrage de prise d'eau et à la limite du chenal navigable, ainsi que des analyses des différences entre les vitesses de courant (situation actuelle / projet). Une analyse n'a fait apparaître pour la fourchette de débits entre Q_{EE} et le débit maximal théorique aucune modification du sens du courant dans la zone du chenal navigable. Aucune baisse du niveau du plan d'eau due à la prise d'eau dans le Rhin n'a pu être constatée dans la zone du nouvel ouvrage, quel que soit le débit.

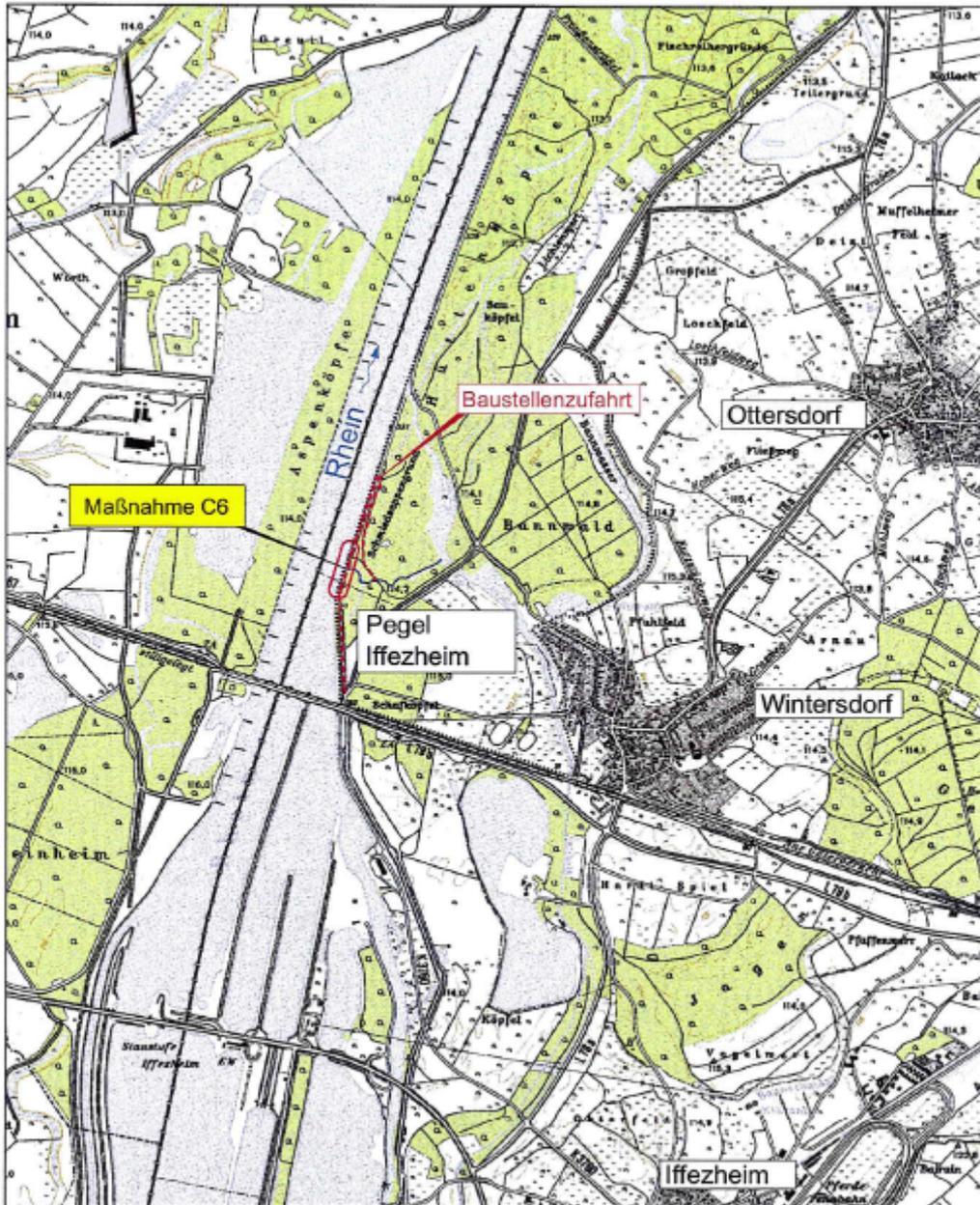
De la même manière ont été réalisées des représentations détaillées des conditions de courant dans la zone d'embouchure du bras du Rhin ancien dit "Wintersdorfer Altrhein". Une analyse n'a fait apparaître pour la fourchette de débits entre Q_{EE} et le débit maximal théorique aucune modification du sens du courant à l'embouchure du bras du Rhin ancien.

Appendices:

Appendice 1 – Plan de situation

Appendice 2 – Schéma de performance de l'ouvrage de prise d'eau au p.k. 336+300

(Une présentation détaillée de la mesure figure au document IEN (14) 2 = IEN/G (14) 2).



Ing.-Büro WALD + CORBE CAD DIN A4



Regierungspräsidium
Karlsruhe
Referat 56

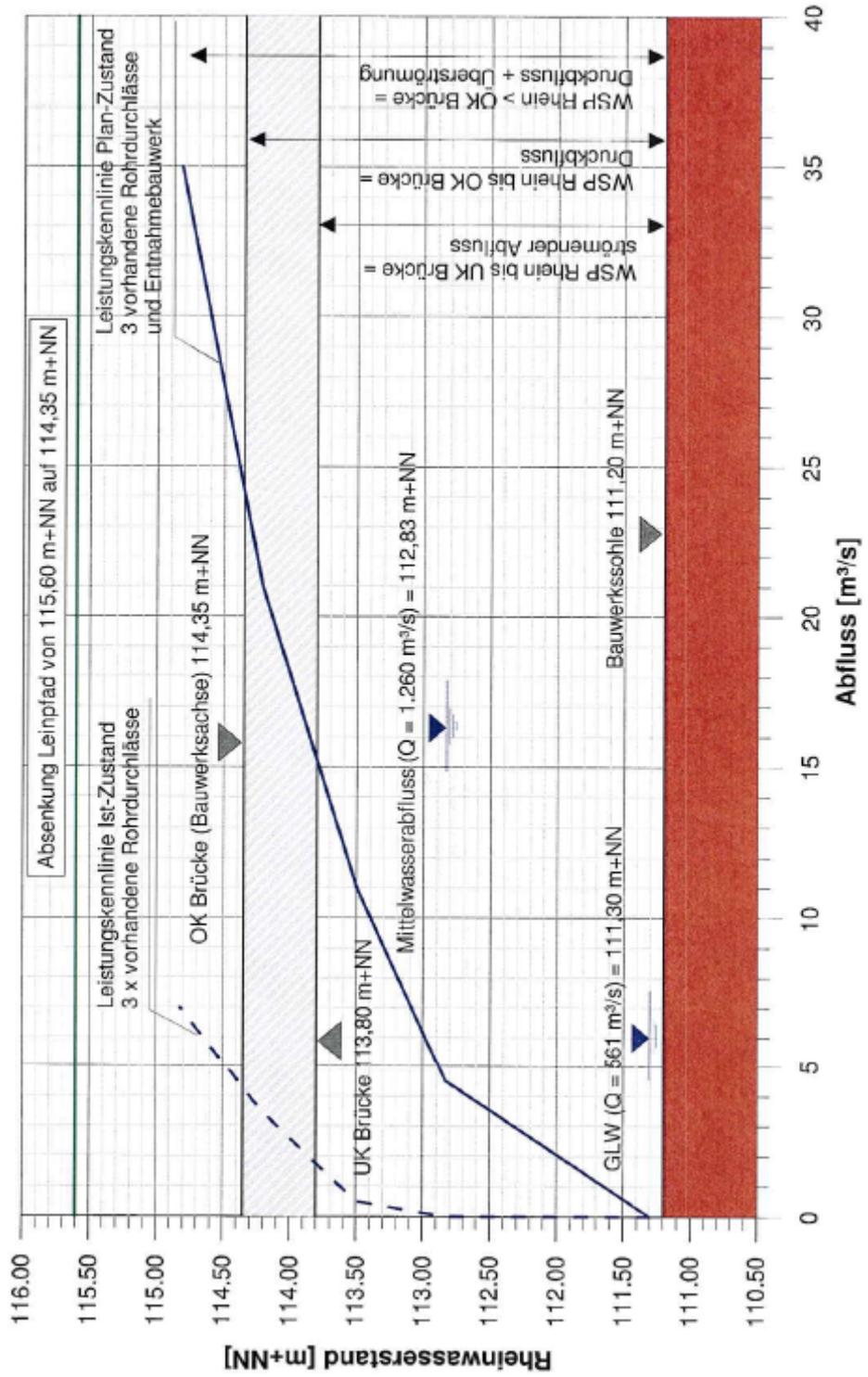
LIFE+, C6
**"Verbesserte Anbindung
eines Altrheinarmes"**

Anlage 2.1
Übersichtslageplan
Maßstab: 1 : 25.000

WALD + CORBE Am Hecklehamm 18 76549 Hügelsheim Telefon (07229) 1876-00 Telefax (07229) 1876-777



Maßnahme C6, Leistungskennlinie Entnahmebauwerk Rhein-km 336+300



PROTOCOLE 18

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2013-I-21)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

prend acte, après information du Président de son Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, des mesures d'aménagement prévues pour améliorer les conditions de navigation,

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

constate que les mesures qui

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

Annexes

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand
en 2014**

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,0 - 338,0	Réalisation en cours	Aucune
2	Stabilisation du fond à val d'Iffezheim	336,0 - 352,0	Réalisation en cours	Aucune
3	Post-régulation entre Karlsruhe et Gernersheim	362,6 - 384,6	<u>Début</u> : 1999 <u>Fin</u> : 2011/2012	Aucune
4	Construction d'une aire de stationnement près de Sondernheim	380,700 - 381,000	<u>Début</u> : octobre 2013 <u>Fin</u> : janvier 2014	Aucune
5	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (1)	372,900 - 387,100	<u>Début</u> : juillet 2013 <u>Fin</u> : octobre 2013	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
6	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (2)	Lampertheimer Altrhein 0,100 - 2,200	<u>Début</u> : juillet 2013 <u>Fin</u> : novembre 2013	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
7	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (3)	442,540 - 443,300	<u>Début</u> : février 2013 <u>Fin</u> : mars 2013	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
8	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (4)	356,6 - 357,6 357,7 - 358,3	<u>Début</u> : mars 2014 <u>Fin</u> : juin 2014	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
9	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (5)	423,900 - 424,650	<u>Début</u> : juillet 2014 <u>Fin</u> : septembre 2014	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
10	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (6)	443,000	<u>Début</u> : septembre 2014 <u>Fin</u> : octobre 2014	Aucune

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
11	a) Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Retenue des débits solides Weisenau	493,3 - 494,5	28 ^{ème} dragage <u>Etat de la procédure</u> : Appel d'offre <u>Mise en œuvre</u> : mai - juillet 2014	Aucune
	b) Alimentation en débit solide Walersheim	593,0 - 596,4	<u>Projet</u> <u>Appel d'offre</u> : printemps 2014 <u>Mise en œuvre</u> : été – automne 2014	Aucune
12	A un poste de stationnement près de Coblence-Walersheim	594,950 - 595,150	<u>Début</u> : avril 2014 <u>Achèvement des travaux</u> : été 2014	Aucune
13	Bassin de crues à Rees	833,5 - 838,5	<u>Début</u> : septembre : 2009 <u>Fin</u> : mars 2015	Aucune
14	Alimentation en débit solide "Rhin supérieur haut"	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	<u>Début</u> : fin 2013 <u>Fin</u> : fin 2018	Aucune
15	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur moyen" étape 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	<u>Début</u> : mi-2012 <u>Fin</u> : fin 2015	Aucune
16	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur bas"	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 832,0 832,0 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 858,0	<u>Début</u> : mars 2008 <u>Fin</u> : décembre 2013	Aucune
17	Dragages dans le secteur du WSA Duisburg.-Rhein		<u>Réalisation</u> : prévue en 2013/14	Aucune
18	Comblement de creux aux épis dans le secteur du WSA Duisburg-Rhein		<u>Début</u> : septembre 2013 <u>Fin</u> : décembre 2014	Aucune

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
19	Dragages dans le secteur du WSA Cologne		<u>Réalisation</u> : prévue en 2013	Aucune
20	Construction d'une aire de stationnement pour les bateaux arborant deux cônes dans le port refuge et douanier de Cologne - Mülheim	691,4 rive dr.	<u>Début</u> : mi-2013 <u>Fin</u> : fin 2014	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin Néerlandais
durant les années 2013 – 2014**

N°	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures prises sur le Waal				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857 – 924	Mesure à long terme, projet permanent	Entraves dues à des travaux de dragage
2	Construction nouvelle d'un port de stationnement nocturne près de Lobith	860	La direction a fixé provisoirement l'emplacement préférentiel. MIRT3 Q2 2016 finalisé.	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Projet frontière Spijk	857	Stabilisation du lit du fleuve par couche solide et apport de sable, les travaux ont démarré en 2012, projet permanent	Quelques entraves durant les travaux, plus grand enfoncement possible à moyen terme
4	Abaissement des épis phase 3 barrages longitudinaux p.k. 911-922	911 – 922	Préparation de la réalisation de 10 km de barrage longitudinal Réalisation phase 3 démarre en juin 2013 et sera poursuivi jusqu'en 2018	Quelques entraves durant les travaux
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				
5	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, Amerongen et Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Autorisation pour la poursuite des travaux a été délivrée. Le plan est en préparation	Entraves durant les travaux

PROTOCOLE 19

Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à l'aval Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2013 (2013-I-22)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

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

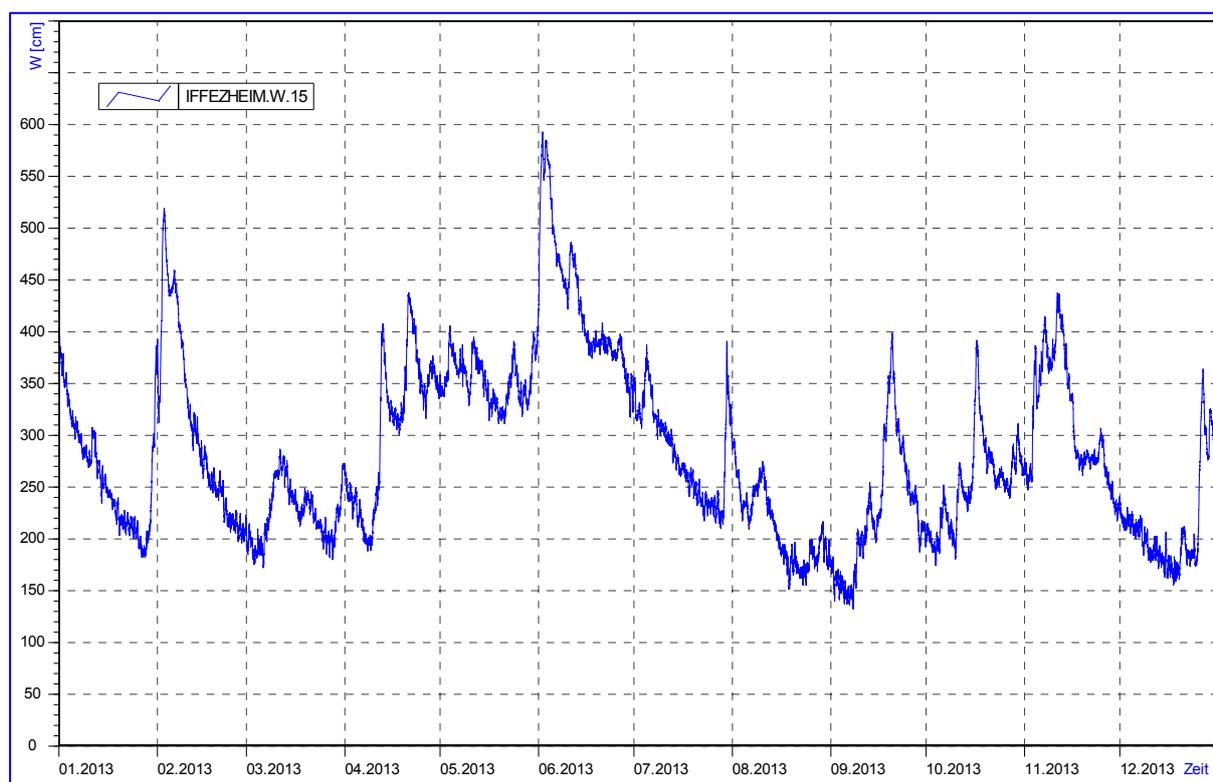
- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à l'aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.

Annexe

Vérification de la hauteur d'eau fixée par la Convention pour Iffezheim, pour soumission à la CCNR, année 2013

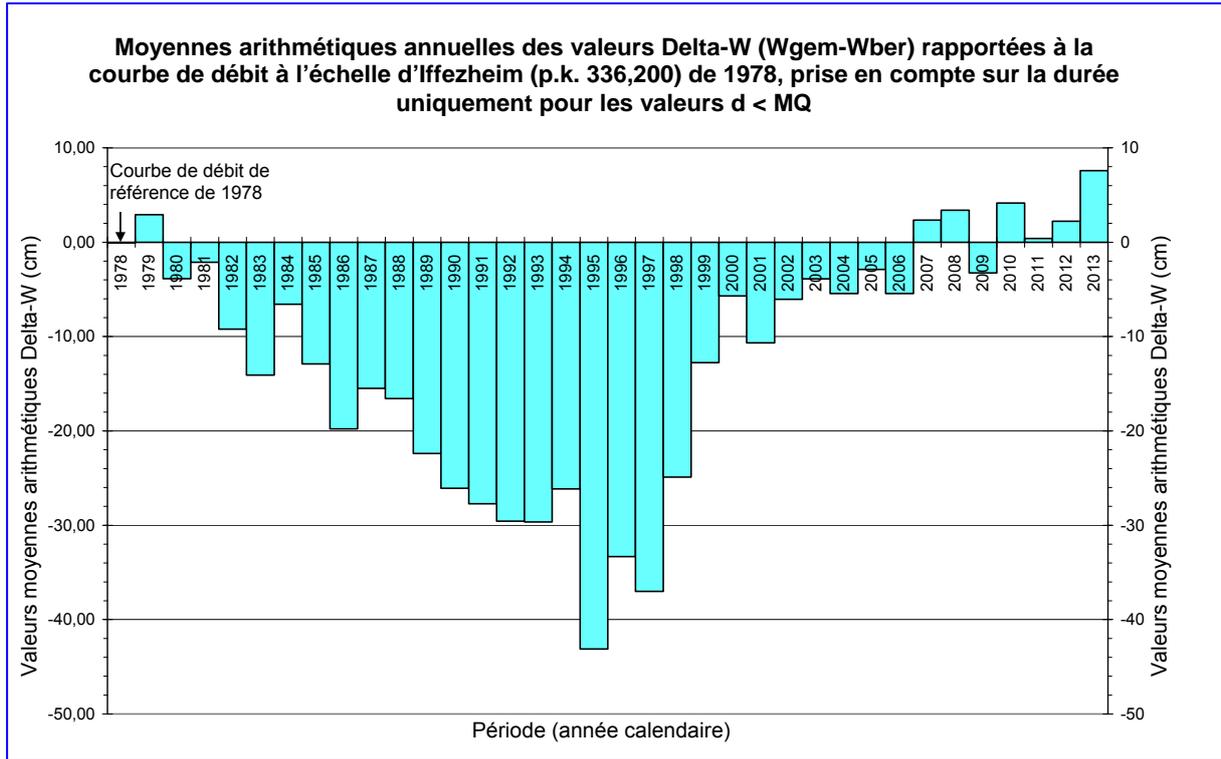
L'année 2013 n'a été caractérisée par aucune période marquée de basses eaux. On a constaté des basses eaux en janvier, mars/avril, août/septembre et décembre. La courbe caractéristique d'évolution du niveau d'eau au cours de l'année a été dans le cadre attendu et habituel. Seule la crue début juin a été plus importante que d'habitude, avec 593 cm à l'échelle (par comparaison, le niveau d'eau à l'échelle d'Iffezheim était de 612 cm lors de la crue de l'été 1999).

Le débit le plus faible a été constaté le 08.09 avec une hauteur d'eau de 132 cm (= NN + 111,38 m) et environ 635 m³/s. Aucune mesure n'a pu être effectuée à des débits inférieurs.

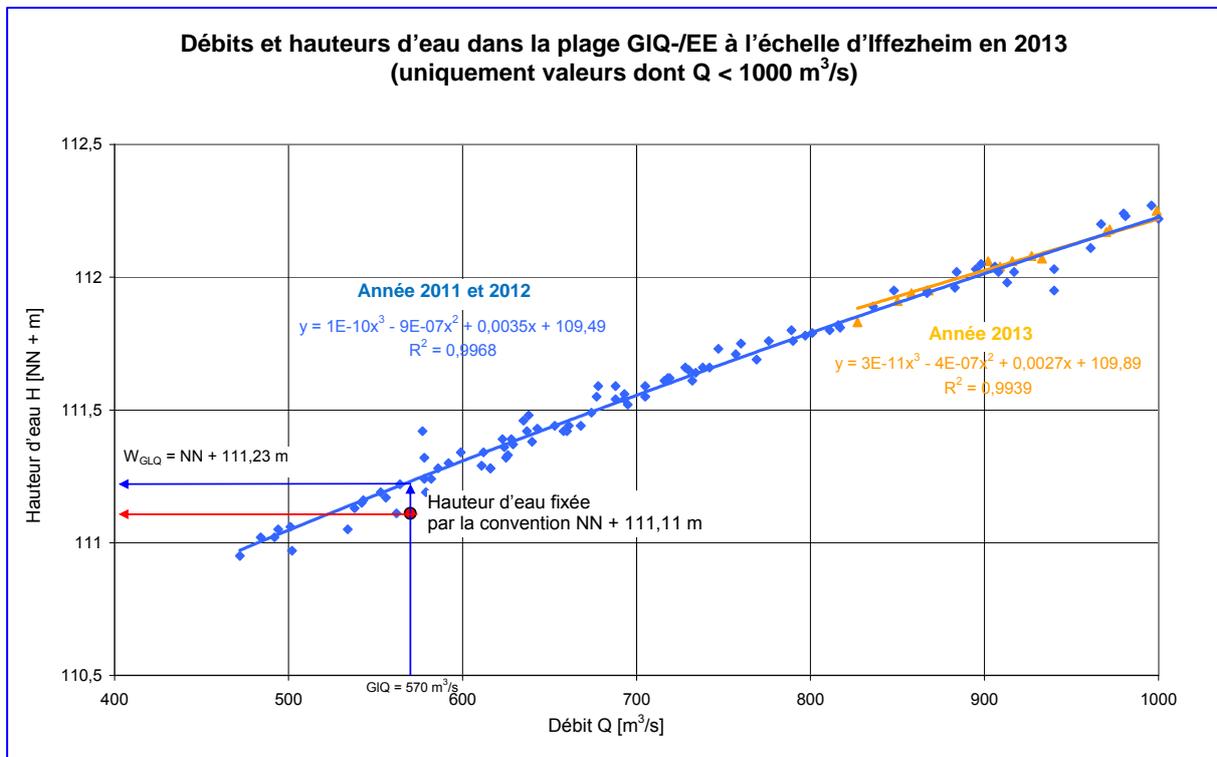


50 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) en 2013. Les résultats étaient compris entre 827 et 2830 m³/s. Les mesurages ont été effectués entre le 09.01 et le 16.12.2013.

Avec environ 7,6 cm, la moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est supérieure à la valeur de 1978.



Selon le diagramme « Débits et hauteurs d'eau dans la plage GIQ-/EE à l'échelle d'Iffezheim en 2013 (uniquement valeurs mesurées supérieures à $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$) », on ne constate en 2013 aucune modification significative par rapport aux années précédentes. Le plan d'eau actuel pour GIQ peut rester à NN + 111,23 m et demeure par conséquent supérieur à la hauteur d'eau fixée par la Convention de NN + 111,11 m.



PROTOCOLE 20

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

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

Annexes

Annexes au protocole 20

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

REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Amendement au RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 – Amendement aux prescriptions pour le secteur réglé par avertisseurs Oberwesel – St. Goar (Sommaire, articles 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9)	M	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Amendements définitifs au RPNR (Sommaire, articles 1.01, 3.34, 9.01, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 et annexe 3)	M	1.12.2013	21.3.2014		1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.07, chapitre 4, 4.07, 10.01, 11.02 à 11.05, 12.01)	R	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin Article 14.03 Mannheim – Ludwigshafen	M	1.12.2014				11.2.2014
2013-II-16	Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin – Introduction formelle de l' AIS Intérieur et de l' ECDIS Intérieur ou d' un appareil comparable pour la visualisation de cartes (Articles 1.10, 4.07 et annexe 11)	M	1.12.2014				11.2.2014
2013-II-17	Modification du RPNR - Article 12.02, 12.03 et annexe 9 (2012-II-13) (ne concerne que la version NL)	M	1.6.2014				

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

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

REGLEMENT DE VISITE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Amendements définitifs - Articles 1.01, ch. 20a, ch. 83, 1.02, ch. 2, 3.04, ch. 3, 5.02, ch. 1, 5.06, titre et ch. 3, 10.02, ch. 2a, 10.03bis, titre, ch. 1 et 10, 10.03ter, titre, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater, 11.02, ch. 5, 11.05, ch. 5, 11.07, ch. 5, 21.02, ch. 2d, 22ter.01 à 22ter.12, 24.02, ch. 2, 24.06, ch. 5, Annexes A, B, D, J, Partie I	R	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Amendement au RVBR par des prescriptions temporaires conformément à l'article 1.06 (article 10.05, 15.09, 24.04)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RVBR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure – Agrément de type, installation et utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 14.13, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Amendement au RVBR (art. 8bis.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	M	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Amendement au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 8.05, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 10.01, annexe B)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	RVBR – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 et 24.06)	M	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I)	M	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation Amendement au RVBR Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Amendements au RVBR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, annexes A, B, C, D, E, H, L, P)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Amendements au RVBR en vue du remplacement du terme "Directive" par les termes "instruction de service" (Sommaire, articles 1.07, 2.12, annexe J)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 9.03, 9.15 et 9.20)	M	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

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

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

¹ Compléments / Précisions

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Précisions concernant des résolutions antérieures et amendements définitifs au RVBR (Articles 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 et Annexe D)	M	1.10.2009	20.12.2012	**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, annexes E, F et K)	M	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.5.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Annexes F, G, K et N)	M	1.4.2011	¹⁾	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Amendements définitifs du RVBR - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis)	M	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 ²⁾	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Amendements définitifs au RVBR - Contrôles (Sommaire, articles 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, annexe B)	M	1.12.2011	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Amendements définitifs au RVBR résultant d'enseignements pratiques et précisant certaines exigences (Sommaire, articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, annexe G)	M	1.12.2011	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (article 7.02, chiffre 2)	M	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

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

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

***) Sans objet.

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

² Compléments / Précisions

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 – Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relative à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord (Annexe N, Partie I)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 9.03, 9.15, ch. 1, 9.20, ch. 2. 2 a) et f), (articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.15, ch. 9 et 10, 24.02, ch. 2)	R	1.10.2012	6.12.2008	**)			14.2.2013
		R	1.4.2013					
2013-I-15	Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Amendement du RVBR en vue de la prise en compte de l'entrée en vigueur de l'édition 2.0 du Standard d'essai AIS Intérieur (Articles 7.06, chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5, Annexe N, Partie I et Partie III)	M	1.12.2013	13.11.2013	**)		22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Amendement au Règlement de Visite concernant les exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur (Articles 1.01, titre du 88bis et 88bis, 7.06, titre et chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5 et annexe N) (Résolutions 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	R	1.4.2014		**)			11.2.2014
2013-II-20	Modification du Règlement de visite des bateaux du Rhin pour prendre en compte l'introduction d'une base de données centrale sur les bateaux de navigation intérieure (article 2.18, chiffre 6)	M	1.12.2014		**)			11.2.2014

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

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

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

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013	21.3.2014			24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (article 6.02)	M	1.12.2013	21.3.2014			24.5.2013	15.2.2013

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

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

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

3. Liste des indicateurs de vitesse de giration agréés conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin sur la base d'agrément de type équivalents

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik D-Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 003	Sigma 350 300°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	19.3.2014	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087

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

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

Belgique

N°	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel
1.	ANAVTRONIC	Vitshoekstraat 4B 2070 Zwijndrecht	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b 2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

Allemagne

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

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de

Suisse

N°	Nom	Adresse	Téléphone +41	Courriel
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg	41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com
2.	NAUTICTRONIC GmbH, Veit Zraggen ¹	Service-Center Tramstrasse 66 Postfach 112 4142 Münchenstein 3	61 411 48 20	info@nautictronic.ch
3.	Krebs Elektrotechnik e.K. ¹	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	+49 7628 1046	silke.krebs@krebs-elektrotechnik.de

¹ SWISS Radar Geräten des Typs Precision Navigator II / JFS 364 C

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

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

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

...

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492,Taiwan	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492,Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492,Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302

...

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

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

Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de
7.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
8.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
9.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
10.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
11.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
12.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
13.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
14.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
15.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
16.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
17.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
18.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
19.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
20.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
21.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
22.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
23.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
24.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
25.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
26.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
27.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
28.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
29.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
30.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
31.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
32.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
33.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
34.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
35.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
36.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
37.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de

France¹

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
12.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr

¹ Les compétences de chaque société sont précisées par arrêté ministériel du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

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

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 1/2014 du 20 février 2014

CHALANDS A CLAPET UTILISANT DU GNL POUR LEUR PROPULSION

Le chaland à clapet, numéro de dossier 3500ZS-313.2-12037, est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour l'installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bâtiment peut déroger à cet effet aux articles 8.01, chiffre 3, 8.05, chiffre 1, 8.05, chiffre 6, 8.05, chiffre 9, 8.05, chiffre 11 et 8.05, chiffre 12 jusqu'au 30.06.2019. L'utilisation de gaz naturel liquéfié est réputée suffisamment sûre lorsque les conditions ci-après sont remplies en permanence.

1. La construction et la classification du bâtiment sont assurées sous la surveillance d'une société de classification agréée disposant de règles spéciales applicables aux systèmes de propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié et conformément à ces règles.
2. Le système de propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié doit être contrôlé annuellement par la société de classification agréée qui a procédé à la classification du bâtiment.
3. Une analyse de sécurité (FMEA) exhaustive a été réalisée (voir **annexe 1**) et a été vérifiée et approuvée par la société de classification qui a procédé à la classification du bâtiment.
4. Le système de propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié est conforme aux exigences de la résolution MSC.285(86) de l'OMI dans sa teneur du 1er juin 2009, à l'exception des points énumérés en **annexe 2**.
5. Le système de propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences applicables à un réservoir de type C au sens du Code IGC. Les réservoirs doivent être installés à bord du bâtiment de telle sorte qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances. Le bâtiment porte un marquage indiquant clairement que des réservoirs de gaz naturel liquéfié se trouvent à bord.
7. L'avitaillement du gaz naturel liquéfié doit être assuré conformément aux procédures fixées en **annexe 3**.
8. Afin que les soupapes de sécurité ne soient pas immergées dans le gaz naturel liquéfié en raison de l'inclinaison du réservoir durant la procédure de clapage, les réservoirs de GNL ne sont remplis qu'à 80 %.
9. L'entretien du système de propulsion utilisant du gaz naturel doit être assuré dans l'observation des instructions du fabricant. Ces instructions doivent se trouver à bord. Après toute modification ou réparation importante, le système de propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié doit être contrôlé avant sa remise en service par la société de classification qui a procédé à la classification du bâtiment.

10. Tous les membres d'équipage doivent être formés aux dangers, à l'utilisation, à l'entretien et à l'inspection du système de propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié conformément aux procédures fixées en **annexe 4**.
11. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité décrit les obligations de l'équipage et comporte un plan de sécurité.
12. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié doivent être recueillies par l'exploitant et doivent être conservées durant cinq ans au minimum. Les données doivent être adressées à l'autorité compétente sur demande.
13. Un rapport d'évaluation annuel comportant toutes les données recueillies doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres. Le rapport d'évaluation doit comporter au moins les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuite ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (gaz naturel liquéfié) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) manquements, réparations et modifications du système de gaz naturel liquéfié, y compris des réservoirs ;
 - f) données relatives à l'exploitation ;
 - g) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport de contrôle de la société de classification qui a procédé à la classification du bâtiment.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (14) 13).

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

RECOMMANDATION N° 2/2014
du 20 février 2014

EIGER

Le bateau à cargaison sèche « Eiger », numéro européen unique d'identification 02324957, est autorisé par la présente à utiliser du diesel et du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bâtiment est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 01/04/2019. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment:

1. Le bâtiment est transformé et classé conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Le réservoir de stockage de GNL doit être conforme aux exigences applicables aux réservoirs cryogéniques selon la norme EN 13458-2. Outre ces exigences, il doit pouvoir résister à des forces d'au moins 2g dans le sens horizontal et 1g dans le sens vertical avec un angle de gîte de 10 degrés. Le réservoir doit être fixé à bord du bateau de manière à garantir qu'il y demeure fixé en toutes circonstances. À l'extérieur du local du réservoir figure un marquage indiquant clairement la présence d'un réservoir de gaz naturel liquéfié.
7. Au-dessus et dans la première rangée en avant du local du réservoir, ne peuvent être placés des conteneurs avec des marchandises dangereuses ou des conteneurs réfrigérés.
8. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
9. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service et à la suite d'une réparation substantielle, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
10. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.

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

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (14) 17).

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

RECOMMANDATION N° 3/2014
du 20 février 2014

GOBLIN

L'automoteur à marchandises Goblin, numéro européen unique d'identification des bateaux 02335529, est autorisé en vertu de l'article 2.19, chiffre 3, du RVBR, à déroger à l'article 8bis.02, chiffre 3. Par conséquent, l'installation de propulsion ne nécessite pas d'être soumise à une procédure de réception par type.

La dérogation est accordée jusqu'au 31 décembre 2018 à la condition que soient observées en permanence les dispositions suivantes :

1. Le système de propulsion est équipé d'un système de post-traitement des gaz d'échappement sous la forme de catalyseurs RCS.
2. La configuration des moteurs, ainsi que la description des catalyseurs RCS qui en font partie, figure dans un rapport de montage conformément à l'annexe J, partie VIII, du RVBR.
3. Le propriétaire du bateau envoie chaque année un rapport à l'autorité compétente, contenant au moins les indications suivantes :
 - a) données d'émission de chacun des polluants mentionnés à l'article 8bis.02, chiffre 2 ;
 - b) adaptations des moteurs ou des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement;
 - c) autres données relatives au fonctionnement des moteurs et au système de post-traitement des gaz d'échappement.
4. Les mesures d'émissions sont déterminées conformément à la norme ISO 8178, cycle de test E3 ou D2, par un organisme de contrôle agréé par le Conseil d'accréditation, conformément à l'instruction de service n° 16.
5. Dans le rapport visé au chiffre 3, les résultats des mesures d'émission sont comparés aux résultats obtenus sur banc d'essai avec des moteurs et des systèmes de post-traitement similaires déterminés par l'organisme de contrôle visé au chiffre 4.
6. S'il ressort des éléments visés au chiffre 3 que les moteurs et le système de post-traitement des gaz d'échappement ne fonctionnent pas correctement, ces moteurs devront être remplacés par des moteurs disposant d'une réception de type conformément au chapitre 8bis du RVBR.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (14) 25).

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

RECOMMANDATION N° 4/2014
du 21 février 2014

E-POWER BARGE

L'engin flottant « E-Power Barge », numéro de dossier 3500ZS-313.2-12044, est autorisé par dérogation au Règlement de visite des bateaux du Rhin à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son système de génératrices destiné à la fourniture d'énergie électrique à d'autres bateaux et installations. La propulsion du bateau est assurée par des moteurs diesel.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bâtiment est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3, 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12 ainsi que du chapitre 9 jusqu'au 31.12.2018 en ce qui concerne l'installation électrique du système de gaz liquéfié et de génératrices. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment:

1. La construction et la configuration du système de gaz naturel et des groupes générateurs du bateau doivent être conformes aux règles d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les systèmes de gaz naturel liquéfié et doivent être certifiées par celle-ci.
2. Le système de gaz naturel liquéfié et des groupes générateurs doit être inspecté annuellement par une société de classification agréée.
3. Une étude FMEA exhaustive doit avoir été réalisée (voir **annexe 1**), vérifiée et approuvée par la société de classification qui effectue la classification du bâtiment.
4. Le système de gaz naturel et des groupes générateurs doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.

Les dispositions de l'ADN 2013 relatives au transport de gaz liquéfiés dans des conteneurs-citernes à bord de bateaux à cale sèche sont observées au moins par analogie s'il y a lieu.

5. Le système de gaz naturel et de génératrices doit être conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les conteneurs-citernes de GNL doivent être conformes aux exigences du type C au sens du Code IGC. Les conteneurs-citernes doivent pouvoir être arrimés à bord du bâtiment de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances. Les conteneurs-citernes doivent porter un marquage indiquant clairement qu'ils contiennent du gaz naturel liquéfié.
7. La manutention des conteneurs-citernes de gaz liquéfié doit être assurée conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. La maintenance du système de gaz naturel et des groupes générateurs doit être assurée conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service au terme de travaux de maintenance, le système de gaz naturel et des groupes générateurs doit être examiné par la société de classification qui en a certifié la configuration.

9. L'installation électrique du système de gaz naturel liquéfié et des groupes générateurs doit être conforme aux règles d'une société de classification agréée conformément au standard pour la navigation maritime et doit être contrôlée annuellement par celle-ci.
10. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de gaz naturel et des groupes générateurs conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
11. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.
12. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de gaz naturel et des groupes générateurs doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
13. Un rapport annuel d'évaluation doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à la manutention (conteneurs-citernes de gaz naturel liquéfié) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) non-conformité, modification ou maintenance importante du système de gaz naturel et de génératrices, y compris les conteneurs-citernes ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (14) 26).

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

RECOMMANDATION N° 5/2014
du 5 juin 2014

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes

Agent extincteur sec SBC¹ formant aérosol

MS BEAUFORT

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'automoteur "Beaufort", numéro européen unique d'identification des bateaux 02334056, est autorisé à utiliser dans les salles des machines un agent extincteur sec SBC formant aérosol, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2, 3, 5, 6 et 9, est applicable.
2. L'agent extincteur sec formant aérosol est agréé par type conformément à la Directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins.
3. Chaque local à protéger doit comporter sa propre installation d'extinction.
4. L'agent extincteur sec SBC formant aérosol est conservé dans des récipients non pressurisés spécifiquement prévus à cet effet dans le local à protéger. Ces récipients doivent être installés de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément.. En particulier, l'agent extincteur doit également agir sous le plancher.
5. Le déclenchement de l'installation d'extinction doit se faire au moyen d'un dispositif de commande électrique tel que visé à l'article 10.03ter, chiffre 5, lettre c. Chaque récipient doit être relié individuellement au dispositif de déclenchement.
6. La quantité d'agent extincteur SBC formant un aérosol sec correspondant au local à protéger doit être d'au moins 120 g par m³ de volume brut du local concerné.
7. Les récipients contenant l'agent extincteur doivent être remplacés après 15 ans. Les batteries de secours doivent être remplacées après 6 ans maximum.
8. La présente recommandation vaut uniquement pour les classes de feu A et B.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV/G (14) 42).

¹ Solid Bound Compound

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

RECOMMANDATION N° 6/2014
du 5 juin 2014

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes

Agent extincteur sec SBC¹ formant aérosol

MS VIVADERO R

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'automoteur « Vivadero R », numéro européen unique d'identification des bateaux 02334056, est autorisé à utiliser dans les salles des machines un agent extincteur sec SBC formant aérosol, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2, 3, 5, 6 et 9, est applicable.
2. L'agent extincteur sec formant aérosol est agréé par type conformément à la Directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marin.
3. Chaque local à protéger doit comporter sa propre installation d'extinction.
4. L'agent extincteur sec SBC formant aérosol est conservé dans des récipients non pressurisés spécifiquement prévus à cet effet dans le local à protéger. Ces récipients doivent être installés de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément. En particulier, l'agent extincteur doit également agir sous le plancher.
5. Le déclenchement de l'installation d'extinction doit se faire au moyen d'un dispositif de commande électrique tel que visé à l'article 10.03ter, chiffre 5, lettre c. Chaque récipient doit être relié individuellement au dispositif de déclenchement.
6. La quantité d'agent extincteur SBC formant un aérosol sec correspondant au local à protéger doit être d'au moins 120 g par m³ de volume brut du local concerné.
7. Les récipients contenant l'agent extincteur doivent être remplacés après 15 ans. Les batteries de secours doivent être remplacées après 6 maximum.
8. La présente recommandation vaut uniquement pour les classes de feu A et B.

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV/G (14) 43).

¹ Solid Bound Compound

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

RECOMMANDATION N° 7/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING HERMOD

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Hermod", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001977, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 8/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING BURI

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Buri", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001978, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 9/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING HEIMDAL

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Heimdal ", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001979, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 10/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING DELLING

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Delling", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001982, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 11/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING LIF

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Lif", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001983, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 12/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING GULLVEIG

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Gullveig", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001984, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 13/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING KVASIR

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Kvasir", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001991, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 14/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING IDI

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Idi", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001992, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 15/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING INGVI

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Ingvi", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001985, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 16/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING EISTLA

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Eistla ", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001987, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 17/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING ALSVIN

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Alsvin", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001989, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

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

RECOMMANDATION N° 18/2014
du 5 juin 2014

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING BESTLA

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Viking Bestla ", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001988, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

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

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

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

5.1 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolution 2010-II-3)

**REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA
NAVIGATION SUR LE RHIN
(RPN)**

**Annexe A5
(Modèle)**

**Livrets de service établis à l'étranger
reconnus équivalents¹**

Etat	Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance		Résolution
Pologne			2010-II-3
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél.: +48 22 635-93-30 Fax: +48 22 635-93-30 urzad@waw.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél.: +48 71 329-18-93 Fax : +48 71 329-18-93 urzad@wroc.uzs.gov.pl	
Roumanie			2010-II-3
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. : +40 241555676 Fax : +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro	
République slovaque			2010-II-3
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tél. : +421 2 333 00217 Fax : +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	

Le modèle des livrets de service reconnus est accessible sur la page du site internet de la CCNR réservé aux informations utiles à l'application de l'arrangement administratif.

¹ Modification entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2011 (2010-II-3).

Certificats de conduite reconnus équivalents

I. Certificats des Etats membres

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
D	Schifferpatent A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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).	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Modèle
D	Schifferpatent B		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A voor de binnenvaart	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins.	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	Modèle
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart			
NL	Groot vaarbewijs I	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - le titulaire n'est autorisé à naviguer sur le Rhin que jusqu'à l'âge de 50 ans révolus.	délivré jusqu'au 1er mars 2001 par le KOFS	Modèle
NL	Groot vaarbewijs II			

Modèle allemand :

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B
(85 mm x 54 mm – Grundfarbe blau; entsprechend ISO-Norm 7810.)

(recto)



(verso)



(recto)

SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT **BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**
Generaldirektion Wasserstraßen und
Schifffahrt - Außenstelle Nord

A

1. Mustermann
2. Erika
3. 12.08.1964 -D- Duisburg
4. 02.01.1998
7.
8. A
9. R, >1600
10. -
11. Bescheid mit Auflagen ist mitzuführen

6. *Erika Mustermann*



5. 0113005600

MUSTER

(verso)

SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR

1. Name des Inhabers
2. Vorname(n)
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum des Patentbesitzes
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein

9. -R(Radar)
-Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt(Tonnen, kW, mehr als 1600 Fahrgäste)
10. Ungültigkeitsdatum
11. Vermerk(e) Einschränkungen Wasserstraßen mit besonderem Streckenkenntnis

MUSTER

0 13

II. Certificats d'Etats non membres

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
SK ¹	Certificat de capitaine de classe I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Llodný kapitán I. triedy kategórie B</i>	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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), - 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 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque Tél. : +421 2 333 00217 Fax : +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat@sps.sk	Modèle
AT ²	Patente de capitaine <i>Kapitänspatent</i>	- doit être assortie d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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), - 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 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tél. : +431 71162 655704 Fax : +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Modèle
BG ²	Patente de navigation intérieure <i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le 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), - 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 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tél. : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009	Modèle

*) Prescription de caractère temporaire du 1.10.2011 au 30.09.2014.

¹ Modification entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013 (Résolution 2012-II-11).

² Modification entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2012 (Résolution 2011-II-16).

Certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus équivalents

Etat	Nom du certificat reconnu	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) de délivrance	Modèle
RO	Certificat de conducteur au radar sur les voies navigables intérieures	---	Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tél : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 E-mail : rna@rna.ro	Modèle
CZ	Certificat d'aptitude à la conduite au radar sur les voies navigables intérieures	---	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque Tél : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	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 Stratégie et Méthodologique 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
SK ¹	Certificat d'aptitude à la conduite au radar <i>Preukaz radarového navigátora</i>	---	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat@sps.sk	Modèle
AT*)	Mention « Radar » apposée sur la patente de capitaine	---	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Modèle

*) Prescription de caractère temporaire du 1.10.2011 au 30.09.2014

¹ Modification entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013 (Résolution 2012-II-11)

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

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

**Liste des services de la médecine du travail et des médecins agréés
(Articles 7.01 chiffre 3 lettre a), 7.02 chiffre 3 lettre a), 7.03 chiffre 2 lettre a),
7.04 chiffre 1 lettre c)**

B	1.	Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	2.	Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	3.	Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	4.	Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	5.	Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	6.	Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	7.	Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	8.	Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	9.	Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	Tél. : 00 32 2 524 97 97
	10.	Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR	Tél. : 0032 2 524 97 97

B	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tél. : 0032 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (réservé aux élèves en formation "Cenflumarin") Tél. : 00 32 3 232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (réservé aux élèves de l'école de Huy) Tél. : 00 32 85 21 12 50
CH	1. Ophthalmologische Universitätspoliklinik Basel Mittlere Straße 31, CH-4012 BASEL Tél. : 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung Rheinstraße 26 CH-4410 LIESTAL Tél. : 00 41 61 925 2525
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln Tél. : 00 41 61 821 82 60
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorfer Str. 193 D-47053 DUISBURG Tél. : 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN Tél. : 00 49 228 400 72 27 oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tél. : 00 33 (0)3 88 88 91 00
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM Tél. : 00 31 10 266 86 84

Appendice 2 à l'instruction de service n° 1

**Temps de navigation hors du Rhin justifiés par des certificats de conduite
(Art. 3.09, ch. 3)**

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Brevet de conduite (Stuurbrevet) A Brevet de conduite B Brevet de conduite C Brevet de conduite D	Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Ministerie van Verkeer en Infrastructuur)	360
B	5 6 7 8	Certificat de conduite (Vaarbewijs) A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P Certificat de conduite B + remarque P	SPF Mobilité et Transport (FOD Mobiliteit en Vervoer)	720, dont 180 en tant que matelot
CH	1	Certificat national de conducteur visé à l'article 79 du Règlement suisse relatif à la navigation intérieure catégorie B Bateau à passagers	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- et/ou Straßenverkehrsämter	75 (jusqu'à 60 passagers) 150 (plus de 60 passagers)
CH	2	Certificat national de conducteur visé à l'article 79 du Règlement suisse relatif à la navigation intérieure catégorie C Bateaux à marchandises / engins flottants autopropulsés	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- et/ou Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Patente de batelier du Rhin supérieur Patente du Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel Rheinschifffahrsdirektion Basel	720, dont 180 en tant que matelot
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	720, dont 180 en tant que matelot
D	2	Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	720, dont 180 en tant que matelot
D	3	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	180

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
D	6	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	720, dont 360 en tant que matelot
D	7	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	720, dont 360 en tant que matelot
D	8	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180 en tant que matelot
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180 en tant que matelot
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Tous services instructeur de sécurité fluviale	400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100
HU	1	Patente de capitaine Oklevél Hajós Képesítésröl Conducteur A (Hajóvezető A)	Autorité supérieure de la navigation	720, dont 180 en tant que matelot
HU	2	Hajoskapitány		720, dont 180 en tant que matelot
NL	1	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs), of CCV	720, dont 180 en tant que matelot

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
NL	2	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs), of CCV	720, dont 180 en tant que matelot
PL	1	Capitaine 1 ^{ère} classe de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	720, dont 180 en tant que matelot
PL	2	Capitaine 2 ^{ème} classe de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	570, dont 30 en tant que matelot
PL	3	Lieutenant de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	300
PL	4	Timonier / Machiniste de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	135

Appendice 4 à l'instruction de service n° 2

**Autorités de délivrance
(Article 7.14, chiffre 3)**

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het uitgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	SPF Mobilité et Transports/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles	grande patente
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel	grande patente, patente de sport, patente de l'administration
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen West, Südwest und Süd	grande patente, petite patente, patente de sport, patente de l'administration
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 F-59508 Douai Cedex Tél. : 00 33 (0)3 27 94 55 60	toutes les patentes
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz F-75013 Paris Tél. : 00 33 (0)1 44 06 19 62	toutes les patentes
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 F-67070 Strasbourg Cedex Tél. : 00 33 (0)3 88 88 91 00	toutes les patentes
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 F-44036 Nantes Tél. : 00 33 (0)2 40 67 26 20	toutes les patentes

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het uitgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 F-69401 Lyon Cedex 03 Tél. : 00 33 (0)4 72 56 59 63	toutes les patentes
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 F-31074 Toulouse Cedex 09 Tél. : 00 33 (0)5 61 10 60 80	toutes les patentes
NL	CCV, afdeling binnenvaart Lange Kleiweg 30 PC Boutenslaan 1 Postbus 1970 NL-2280 DZ Rijswijk	grande patente, patente de sport

Appendice 5 à l'instruction de service n° 2

Diplômes considérés comme étant équivalents
(Article 7.13, chiffre 1)

n° d'ordre lfd. Nr. Nr.	Etat Staat Land	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses / Aanduiding van het eindexamen of van het bewaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle / Instantie die het afgeeft	matière justifiée conformément à l'annexe D7 du RPN dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D7 RheinSchPersV / Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 RSP	Epreuve à passer conformément à l'annexe D7 du RPN Noch zu prüfende Teile der Anlage D7 RheinSchPersV / Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 RSP
1	CH	Patentes nautiques pour la navigation en haute mer	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	Permis-B pour les yachts de haute mer avec cachet d'équivalence	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Certificat de matelot et de maître-matelot ou diplôme conformément à l'article 34 de la loi fédérale relative à la formation professionnelle	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Certificat de mécanicien	Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	Certificats d'aptitude de la RDA: MI et MII (ancien), M (nouveau) (Remarque: M et MI correspondent à Matelot - Matelot garde-moteur)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2 3.1; 3.4. MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Certificats d'aptitude technique: Patente C (mer)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2 autre patente C : 1.6; 3.1 (en partie), 3.2; 3.4 (en partie)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4 autre patente C : 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (en partie), 3.3; 3.4 (en partie)
7	D	Certificats d'aptitude technique des catégories A et B (mer)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord + 6 Landesbehörden	Certificats d'aptitude de la catégorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (en partie) Certificats d'aptitude de la catégorie B : 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (en partie)	Certificats d'aptitude de la catégorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (en partie) Certificats d'aptitude de la catégorie B : 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (en partie)
8	D	Certificat de capacité des polices fluviales du Bade-Wurtemberg, de Hesse, de Nordrhein-Westfalen et de la Rhénanie-Palatinat	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Präsident der WSP NRW, WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Certificat de conducteur de bateau de sport, de mer, de sport et mer et certificat de conducteur de bateau de sport en haute mer	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYV; Zentrale Verwaltungs-stelle des DSV und DMYV	1.2 remplace par ailleurs l'épreuve pratique	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

Appendice 6 à l'instruction de service n° 2

Certificats de conduite valables dans les Etats riverains du Rhin et en Belgique
 Remarque : KVR: Règles de prévention des abordages (annexe D7, chiffre 1.2 du RPN)
 (Article 7.13, chiffre 3)

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
B	1	Brevet de conduite A	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises	Art. 7.01 (y compris KVR)
	2	Brevet de conduite B		Transport de marchandises	Art. 7.01 (sans KVR)
	3	Brevet de conduite C		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
	4	Brevet de conduite D		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
B	5	Certificat de conduite A	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises	Art. 7.01 (y compris KVR)
	6	Certificat de conduite B		Transport de marchandises	Art. 7.01 (sans KVR)
	7	Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
	8	Certificat de conduite B + remarque P		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
CH	1	Patente de batelier du Rhin supérieur. Patente du Rhin supérieur	Direction de la navigation rhénane, Bâle Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
CH	2	Certificat de conducteur Navigation Catégorie A (jusqu'à 15 m de long)	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)
D	1	Les certificats d'aptitude toujours en vigueur établis par la RDA, à l'exception des certificats MI à MIII et les patentes toujours en vigueur conformément au RPN doivent être remplacés par le document correspondant en raison de l'égalité de traitement et de l'uniformisation du droit.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschifffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	3	Schifferpatent A	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
D	4	Schifferpatent B	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Bâtiments jusqu'à 150 t ou 150 m ³ ou jusqu'à 12 passagers	Art. 7.02 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	6	Schifferpatent C1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Bâtiments jusqu'à 35 m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 7.02 (y compris KVR)
D	7	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Bâtiments jusqu'à 35 m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 7.02 (sans KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Bateaux des services d'incen- die, bâtiments de la protection civile, bâtiments et bateaux de sports jusqu'à 60 m ³	Art. 7.04 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Bateaux des services d'incen- die, bâtiments de la protection civile	Art. 7.04 (y compris KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Bateaux des services d'incen- die, bâtiments de la protection civile	Art. 7.04 (sans KVR)

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Bâtiments de sport jusqu'à 60 m ³	Art. 7.03 (sans KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Bâtiments de sport jusqu'à 25 m	Art. 7.03 (sans KVR)
D	13	Sportbootführerschein-Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Bateaux de sport jusqu'à 15 m ³	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)
D	14	Sportbootführerschein-Binnen	DMYV/DSV	Bâtiments de sport jusqu'à 15 m	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	Bacs	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)
D	16	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Bacs	Art. 6.02, ch. 4 (si complément pour la navigation maritime : y compris KVR)
D	17	Hochrhein-schifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
D	18	Dienstberechtigungs-scheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	en particulier Bundeswehr, Zoll, Bundesgrenzschutz, Polizei	Bâtiments de service	au moins art. 6.02, ch. 4, principalement art. 7.05 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art.6.02, ch. 4 (sans KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe „A“	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR) et art. 7.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe „A“ avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments dont la taille ne dépasse pas la taille limite mentionnée sur le certificat	Art. 7.01 (y compris KVR) et art. 7.04

Etat / Staat	n° d'or- dre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR) et art. 7.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments dont la taille ne dépasse pas la taille limite mentionnée sur le certificat	Art. 7.01 (sans KVR) et art. 7.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments jusqu'à 20 m de long	Art. 6.02, chiffre. 4 (sans KVR)
F	6	Permis plaisance option grande plaisance fluviale	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments de plaisance de plus de 20 m de long	Art. 7.03 (sans KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB/VAMEX	Bâtiments de sport	Art. 7.03 (sans KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB/VAMEX	Bâtiments de sport	Art. 7.03 (y compris KVR)

Appendice 8 à l'instruction de service n° 2

**Certificats de conduite et certificats médicaux reconnus par la CCNR
au titre de preuve de l'aptitude physique et psychique**

1. Certificats de conduite

Etat / Staat	n° d'or- dre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat de capacité / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Observations Bemerkungen
B	1 2 3 4	Certificat de conduite A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque P Certificat de conduite B + remarque P	SPF Mobilité et Transports/ FOD Mobilität en vervoer	jusqu'à l'âge de 50 ans puis à partir de 65 ans
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	4	Sportschifferzeugnis	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	5	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV	
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV	
CH	1	Grande patente du Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Patente de sport pour le Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Patente de l'administration pour le Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Certificat de conducteur – Catégorie B et C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

Appendice 1 à l'instruction de service n° 3

Autorités de délivrance en vue de l'application de l'article 7.20 du RPN

Staat Etat Land	Behörden Autorité Autoriteiten
B	SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel Postfach CH-4019 Basel
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West Cheruskerring 11 D-48147 Münster
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Südwest Brucknerstraße 2 D-55127 Mainz
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Süd Wörthstraße 19 D-97082 Würzburg
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 F-59508 Douai Cedex Tél.: 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz F-75013 Paris Tél.: 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 F-67070 STRASBOURG Cedex Tél.: 00 33 (0)3 88 88 91 00

Staat Etat Land	Behörden Autorité Autoriteiten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 F-44036 Nantes Tél.: 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 F-69401 Lyon Cedex 03 Tél.: 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 F-31074 Toulouse Cedex 09 Tél.: 00 33 (0)5 61 10 60 80
NL	Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Infrastructuur en Milieu Postbus 20904 NL-2500 EX Den Haag

Appendice 1 à l'instruction de service n° 5

Autorités compétentes pour l'agrément des formations

Allemagne :	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West
Belgique :	
France :	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
Pays Bas :	Inspectie Verkeer en Waterstaat
Suisse :	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel

PROTOCOLE 21

Budget pour 2015 de la Commission Centrale

Pas de résolution.

PROTOCOLE 22

**Budget pour 2015 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale
pour les bateliers rhénans**

Résolution

Le budget du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2015 est fixé à **45 000.- €** La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 500.- €** Le budget sera communiqué à cet organisme.

PROTOCOLE 23

Approbation du compte rendu de l'activité en 2013 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2013.

Annexe

I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2013

Mme BELLIARD, Conseiller d'Etat, Directeur des Affaires Juridiques au Ministère des Affaires Etrangères et Européennes de la République française, chef de la délégation française auprès de la CCNR, assume les fonctions de Présidente de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2012.

Mme GIJSBERS, Directeur des Affaires maritimes au Ministère de l'infrastructure et de l'environnement des Pays-Bas, chef la délégation néerlandaise auprès de la CCNR assume les fonctions de Vice-présidente de la CCNR depuis le 17 juin 2013 en remplacement de M. HUYSER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

Mme ANDRIVON, Directeur général adjoint de Voies navigables de France, a été nommée commissaire de la France auprès de la CCNR, à compter du 18 septembre 2013, en remplacement de M. Jean-Louis JEROME, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. VERSCHUEREN, Conseiller auprès à la Direction Générale du Transport Terrestre au Service public fédéral Mobilité et Transports, jusque-là commissaire-suppléant, a été nommé commissaire de Belgique auprès de la CCNR à compter du 10 décembre 2013.

M. VAN DEN BORRE, Conseiller général à la Direction Général du Transport Maritime/Intérieur au Service public fédéral Mobilité et Transports, a été nommé commissaire-suppléant de la Belgique auprès de la CCNR à compter du 10 décembre 2013.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2013 :

ALLEMAGNE :

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

BELGIQUE :

Commissaires :	MM.	ARDUI, CROO, VERSCHUEREN,
Commissaires-suppléants :	Mme MM.	VANLUCHENE, ADAM, VAN DEN BORRE ;

FRANCE :

Commissaires :	Mmes	BELLIARD, ANDRIVON,	Présidente
	MM.	BEURAIN, MORIN,	
Commissaires-suppléants :	MM.	GUYONVARCH, PIET ;	

PAYS-BAS :

Commissaires : M. HUYSER, (jusqu'au 16.06.2013) **Vice-Président**
Mme GIJSBERS,
MM. ten BROEKE,
MULLER,
POST,
Commissaires-suppléants : M. MENSINK,
Mme AUGUSTIJN ;

SUISSE :

Commissaires : MM. DÜRLER,
REUTLINGER,
HADORN,
KRATZENBERG,
Commissaires-suppléants : MM. BÜHLER,
SUTER ;

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

Secrétaire Général : M. VAN DER WERF
Secrétaire Général Adjoint : Mme MOOSBRUGGER (à compter du 21.01.2013)
Ingénieur en Chef : M. PAULI

II) ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE

1) Réunions des organes de la CCNR : Sessions plénières, réunions des comités et groupes de travail

a) Session plénière

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire de printemps le 29 mai à Strasbourg, sous la présidence de Mme BELLIARD avec la représentation suivante :

- pour la Commission européenne, M. VANDERHAEGEN,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRUCKNER.

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne le 5 décembre à Strasbourg sous la présidence de Mme BELLIARD avec la représentation suivante :

- pour la Commission européenne, M. THEOLOGITIS,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRUCKNER,
- pour la Commission du Danube, MM. MARGIC, SCHINDLER, STEMMER et, MATICS,
- pour la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, M. MAGOLD.

b) Comités, groupes ad hoc et groupes de travail de la CCNR ou avec la participation de la CCNR

Les Comités, les groupes ad hoc et les groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

le Comité du Budget, sous la présidence de M. BELLENGER, le 28 mai et le 2 décembre à Strasbourg ;

le Sous-comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 8 avril et le 13 novembre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de Mme BELLIARD, le 20 mars, le 28 mai, le 9 octobre et le 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. HADORN, pour des réunions ordinaires le 19 mars, sous la présidence de M. MULLER le 28 mai, sous la présidence de M. HADORN le 17 septembre, le 2 décembre ainsi que, le 19 mars, réunion thématique : « développement du marché de la navigation intérieure et potentiel de la profession concernée », le 8 octobre : table-ronde relative au Verdissement (Greening) - Aspects économiques en navigation intérieure et le 2 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. SUTER, le 21 mars et le 13 novembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial et le Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans, sous la présidence de M. SUTER : réunion commune le 21 mars pour le point relatif aux « lignes directrices pour l'application du Règlement 1984-I-3 relatif à l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin »

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. KAUNE le 23 avril et le 29 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. CROO, le 25 avril et le 30 octobre à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. Kliche, le 31 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'infrastructure et de l'environnement » (IEN), sous la présidence de M. JEROME, le 11 avril et sous la présidence de M. WEMPE, le 28 octobre à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme AUGUSTIJN le 20 mars et les 9, 10 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite, le Comité des matières dangereuses et le Comité de l'infrastructure et de l'environnement : réunions communes le 27 mai et le 2 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. GERHARDT, du 22 au 24 janvier et les 3 et 4 septembre à Bonn;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BRAUNROTH les 5, 6 mars, les 28 et 29 août ainsi que les 17 et 18 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de coordination pour la mise en œuvre de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur, sous la présidence de M. STUURMAN, le 19 février, le 18 juin et le 17 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. BÜHLER du 20 au 22 février à Strasbourg, du 11 au 13 juin à Bruxelles, 10 au 12 septembre et du 26 au 28 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. GRIES, le 29 janvier, les 4 et 5 juin, le 14 octobre à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'infrastructure et de l'environnement, sous la présidence de M. URSENBACHER, le 26 février à Strasbourg ainsi que le 1er octobre à Ittingen (CH) ;

le groupe d'experts pour la modernisation des qualifications, sous la présidence de Mme SCHOL, le 31 janvier et le 15 octobre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle et le groupe d'experts pour la modernisation des qualifications : réunion commune sur le thème de la stabilité des bateaux le 15 octobre à Strasbourg ;

le Comité de pilotage du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT/SC), sous la présidence de M. JAEGER, le 18 octobre à Strasbourg ;

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN-CA)), sous la présidence de M. REIN, du 21 au 25 janvier et du 26 au 30 août à Genève ;

le Comité d'administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), sous la présidence de M. REIN, le 25 janvier et le 30 août à Genève ;

le groupe de travail informel "Substances" (ADN), sous la présidence de M KRISCHOK, les 19 et 20 mars ;

le Groupe de travail informel « Protection contre l'explosion sur les bateaux-citernes » (ADN), sous la présidence de Mme Dr. BRANDES, le 16 mai ainsi que les 6 et 7 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel „Formation des experts“ (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, le 20 et 21 mars à Strasbourg ;

c) Conférence consultative

La conférence consultative des organisations agréées habituelle s'est tenue, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 8 octobre à Strasbourg.

2) Evènements organisés sous l'égide de la Commission Centrale

POLICES FLUVIALES ET DE NAVIGATION DE SES ETATS MEMBRES ET AQUAPOL

Comme tous les 4 ans, la Commission Centrale a réuni les polices fluviales et de navigation de ses Etats membres et AQUAPOL, réseau des polices fluviales européennes dans les locaux du Secrétariat Général du Benelux. Cette réunion a été une excellente plate-forme pour un échange d'opinions et de pratiques entre les autorités de police. Les questions traitées couvraient l'ensemble des règlements de la CCNR (prescriptions nautiques, sociales, techniques et transport de matières dangereuses) et abordaient des sujets concrets comme l'importance de la garde opérationnelle, les difficultés de communication liées à des connaissances linguistiques insuffisantes ou le contrôle des temps de repos.

Cette manifestation a également permis une discussion directe entre les autorités en charge de l'application des règlements de la CCNR et les rédacteurs de ces textes juridiques. Il en ressort globalement que les règlements sont clairs et univoques et ne nécessitent que des précisions mineures.

EVOLUTION DU RADAR EN NAVIGATION INTERIEURE

Un colloque sur l'évolution du radar en navigation intérieure a été organisé par la CCNR le 19 décembre à Strasbourg. La CCNR se penche sur l'évolution du radar en navigation intérieure. L'objectif de cette initiative était, après un rappel historique, de présenter le rôle du radar pour le fluvial. Cet outil a joué un rôle économique majeur : il a permis à la profession de répondre aux exigences logistiques de fiabilité et de continuité en se libérant de presque toutes les contraintes météorologiques. Cette avancée technologique a donc été le facteur déclenchant pour l'entrée de la navigation intérieure dans la chaîne logistique à travers, entre autres, la mise en place des lignes de transport régulières de conteneurs. Ce colloque a souligné que le radar fait à présent partie intégrante d'un système d'information global en lien avec l' AIS Intérieur et l' ECDIS Intérieur.

STABILITE DES PORTE-CONTENEURS

Une table ronde consacrée à la stabilité des porte-conteneurs a eu lieu le 5 septembre à Bonn qui a réuni une soixantaine d'experts. Les discussions visaient à dégager des propositions permettant de déterminer comment obtenir des données suffisamment précises sur le poids des conteneurs, ou à défaut, quels moyens mettre en oeuvre pour mener des calculs de stabilité.

Les conclusions qui ont pu être dégagées ont été que la connaissance du poids exact des conteneurs était une donnée nécessaire à l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport, que le problème était extrêmement complexe et qu'il ne pouvait pas être réglé par le seul monde fluvial qui ne représente qu'un maillon de la chaîne logistique.

Cette table ronde a également permis de constater qu'il existait actuellement au sein de la profession un ensemble de bonnes pratiques qui permettaient de palier à ce manque de précision ou de connaissance du poids des conteneurs transportés. De nouveaux outils de contrôle de la stabilité comme des calculateurs de chargements ou des mesures d'enfoncement réalisés en différents points de la coque sont à présent disponibles sur le marché. Lorsque ces équipements sont installés à bord des bateaux, ils fournissent une aide précieuse au conducteur pour assurer la stabilité de son bateau en permanence. Enfin, l'importance d'une formation initiale et continue tout au long de la vie professionnelle a été soulignée par l'ensemble des acteurs et ce au vu de la complexité des calculs de stabilité.

INTRODUCTION D'UNE OBLIGATION D'EQUIPEMENT ET D'UTILISATION D'APPAREILS AIS INTERIEUR

Une audition de la profession a eu lieu le 27 août à Strasbourg sous la présidence de M. BRAUNROTH. Elle a permis d'échanger sur le projet d'introduction d'une obligation d'équipement et d'utilisation d'appareils AIS Intérieur et de recueillir l'avis de la profession sur cette question. Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'une concertation étroite de la profession. A ce titre, les projets de documents d'information ont également été discutés.

SYSTEMES AUTOMATIQUES DE DETERMINATION DU CAP

Une audition de fabricants et d'utilisateurs de systèmes automatiques de détermination du cap a eu lieu le 29 octobre à Strasbourg sous la présidence de M. KAUNE. Elle a permis, dans le cadre du Comité du Règlement de police, d'échanger sur l'intérêt et les limites de ce type d'équipement et ce avant que la CCNR ne prenne position sur ces systèmes.

VISION 2018

Différents événements ont eu lieu par la CCNR inscrits dans le cadre de l'initiative « Vision 2018 », feuille de route par laquelle l'organisation se fixe pour les cinq prochaines années des orientations stratégiques, ambitieuses mais réalisables, dont la prise en compte contribuera au développement durable de la navigation intérieure sur le plan écologique, social et économique. Cette initiative en faveur de la navigation rhénane et européenne vise à contribuer à la mise en oeuvre du programme d'action NAIADES II de la Commission Européenne, tout en tenant compte d'un contexte économique difficile qui affecte le secteur. La Vision 2018 appelle à la coordination des actions de l'ensemble des acteurs pour une réalisation de 8 grandes orientations d'ici cinq ans.

SIMULATEURS DE CONDUITE EN NAVIGATION INTERIEURE

→ Une table ronde sur les simulateurs de conduite en navigation intérieure a été organisée le 30 janvier à Strasbourg. L'objectif de cette table ronde était de permettre aux différentes parties d'exprimer leurs points de vue sur les publics concernés par ces outils, les modalités d'utilisation des simulateurs et les fonctionnalités nécessaires à ces utilisations. Elle a également permis un important échange d'informations.

Les conclusions suivantes ont pu être dégagées : les simulateurs de conduite sont des outils qui pourront contribuer à moderniser et rationaliser le parcours professionnel des conducteurs de bateaux, ils permettent également d'augmenter l'attractivité de la navigation intérieure en ouvrant de nouvelles perspectives en matière de reconversion professionnelle, ils facilitent également la communication avec le grand public et peut donc servir d'outil de promotion de la navigation intérieure et le simulateur ne remplacera jamais l'expérience pratique. Enfin, les fonctionnalités du simulateur seront plus ou moins étendues selon l'utilisation envisagée.

MISE EN OEUVRE DE LA STRATEGIE DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA REDUCTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT ET DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE DE LA NAVIGATION RHENANE

- Une table ronde sur la mise en oeuvre de la Stratégie de la Commission Centrale pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane a été organisée le 24 avril à Strasbourg.

VERDISSEMENT (GREENING) EN NAVIGATION INTERIEURE DU POINT DE VUE ECONOMIQUE

- Une table ronde sur le verdissement (greening) en navigation intérieure du point de vue économique a été organisée le 8 octobre à Strasbourg. Elle a permis de faire le point sur la situation initiale, d'évaluer de manière appropriée le profil d'émissions de la navigation intérieure, de connaître les conditions générales actuelles du verdissement en navigation intérieure, de dresser la liste des conséquences et défis à relever, d'évoquer les solutions envisageables et enfin de dresser le bilan des objectifs qui doivent être à la fois exigeants et réalistes.

CONFERENCE CONSULTATIVE

- La conférence consultative qui s'est tenue le 8 octobre à Strasbourg a également donné l'occasion au Secrétariat de la Commission Centrale de présenter le projet de « Vision 2018 » et évoquer avec les organisations non gouvernementales agréées en présence également des Etats observateurs les possibles contributions de la profession pour la mise en œuvre de cette Vision.

REUNIR LES COMPETENCES POUR UNE NAVIGATION INTERIEURE DURABLE

- Le 5ème congrès international de la Commission Centrale, intitulé « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable », sous la Présidence de la France, organisé les 3 et 4 décembre la Maison de la Région Alsace à Strasbourg la Commission Centrale a lancé la « Vision 2018 ».

Ce Congrès, qui a rassemblé plus de 200 participants, a été l'occasion pour la CCNR de présenter cette Vision. Les réflexions ont porté sur la thématique du développement durable de la navigation intérieure. Le volet social a fait l'objet de deux tables rondes spécifiques. Cet événement a été précédé de plus d'une année de réflexions sur ces sujets. Plusieurs partenaires de la CCNR ont souligné la pertinence de ces objectifs pour le développement durable du secteur et ont déjà identifié des pistes de collaboration possibles en vue de la réalisation de cette initiative d'ici 2018. La Commission Européenne, a quant à elle souligné la complémentarité des programmes d'action de la Commission et de la CCNR dans le domaine du développement durable. Enfin, une cérémonie de clôture organisée dans les locaux de l'Hôtel de Ville de Strasbourg a été l'occasion de célébrer les 50 ans de la Convention de Strasbourg à travers un discours prononcé par M. Jean-Marie Woehrling, ancien Secrétaire Général de la CCNR. Celui-ci a rappelé toute l'importance de cette convention, révisant l'Acte de Mannheim de 1868, qui a permis à la CCNR de renouveler toute la pertinence de son acte fondateur qui fêtera en 2018 ses 150 ans.

En outre, la Présidente de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), Mme Edwige Belliard, a participé au baptême du « Greenrhine » (armement néerlandais Interstream Barging), un des quatre premiers bateaux citernes fonctionnant à 100% au moyen du gaz naturel liquéfié (GNL) sur le Rhin le 3 Septembre à Rotterdam.

Lors de son **discours**, Mme Belliard a souligné que le développement de bateaux propulsés par le GNL s'inscrivait dans une politique visant à diminuer l'empreinte écologique de la navigation intérieure en Europe. Le développement durable de la navigation intérieure européenne figurait, d'ailleurs, au rang des priorités de présidence 2012-2013 de la CCNR par la France.

3) Relations interinstitutionnelles

a) Commission européenne

M. Matthias Ruete, Directeur Général de la DG mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE) et M. Hans van der WERF, Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) ont signé le 22 mai à Bruxelles, un arrangement administratif qui favorise la coopération entre les deux institutions. Leurs objectifs communs consistent à assurer un fonctionnement optimal du marché de la navigation intérieure et à supprimer les obstacles empêchant un recours plus large à ce mode de transport.

Cet arrangement administratif concerne les trois principaux domaines de coopération suivants :

- l'évolution des prescriptions techniques à l'usage des bateaux de la navigation intérieure,
- la modernisation du système de qualifications du personnel naviguant et
- le développement de l'observation du marché de la navigation fluviale en Europe.

Des réunions de coordination ont eu lieu entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR, le 10 septembre à Strasbourg et entre la CCNR et la DG MOVE le 21 novembre à Bruxelles.

Le secrétariat a représenté la CCNR à une réunion relative à NAIADES, le 22 novembre à Bruxelles.

Le Common expert group (CEG) relatif à la modernisation des qualifications professionnelles, s'est réunie, sous la présidence de M. Vanderhaegen, le 26 avril et le 21 juin 2013 à Bruxelles ;

b) CEE-ONU

Une rencontre informelle entre M. MAGOLD, représentant le Secrétariat de la CEE-ONU et le Secrétariat de la CCNR a eu lieu le 5 décembre à Strasbourg.

c) Commission du Danube

Une rencontre informelle entre MM. MARGIC SCHINDLER, STEMMER, MATICS, représentant le Secrétariat de la Commission du Danube et le Secrétariat de la CCNR a eu lieu le 6 décembre à Strasbourg.

d) Commission de la Moselle

Une réunion entre Mmes BRUCKNER, JAKOBI, M. NILLES représentant la Commission de la Moselle et le Secrétariat de la CCNR a eu lieu le 13 septembre à Luxembourg pour échange concernant de possibles coopérations futures et la révision de l'arrangement de coopération existant entre les deux institutions.

4) Organisations internationales

Le Secrétariat a représenté la Commission Centrale :

- à la Commission européenne (réunions des Groupes de travail divers traitant des questions de tout ordre liées à la navigation intérieure;
- au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe à Genève et à ses groupes de travail et Groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
- aux auditions et colloques du Forum International des Transports (FIT) ;
- à la Commission du Danube (session plénière et réunions des experts techniques) (CD) ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM).

5) Accords administratifs

Le Secrétariat de la Commission Centrale a participé aux activités organisées dans le cadre de l'accord administratif RAINWAT.

6) Organisations non gouvernementales

Le Secrétariat a participé aux manifestations organisées par :

- l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) et notamment à la Conférence Smart Rivers 2013, 24-27 septembre, Liège, Belgique ;
- l'Association Internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR) ;
- l'Union Européenne de la navigation fluviale (UENF) ;
- "Education in Inland Navigation" (EDINNA).

III) LE CENTRE ADMINISTRATIF DE LA SECURITE SOCIALE POUR LES BATELIERS RHENANS

Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. CUENI (délégation suisse) le 22 mars avec la participation des membres du Comité DF pour le point relatif aux « lignes directrices pour l'application du Règlement 1984-I-3 relatif à l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin » à Strasbourg.

IV) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2013 les membres suivants :

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

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a siégé, sous la présidence de Mme ABELSON GEBHARDT, le 1^{er} février, le 6 juin et le 14 novembre à Strasbourg et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 13 jugements en matière civile et 1 jugement en matière pénale.

PROTOCOLE 24

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 25

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 4 décembre 2014 à Strasbourg.