



**SESSION D'AUTOMNE 2015
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2015-II)**

Strasbourg, le 3 décembre 2015

SESSION D'AUTOMNE 2015

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2015-II)

Strasbourg, le 3 décembre 2015

SOMMAIRE

| | Page |
|--|------|
| I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission centrale - Adoption de l'ordre du jour | |
| Protocole 1 : Ouverture de la session – Adoption de l'ordre du jour – Composition de la Commission centrale | 1 |
| Protocole 2 : Composition de la Chambre des Appels | 1 |
| II. Questions générales | |
| Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne – Signature du contrat avec la DG MOVE de la Commission européenne | 2 |
| Protocole 4 : Coopération de la CCNR avec les organisations internationales | 3 |
| Protocole 5 : Réalisation des objectifs de la présidence 2014-2015 de la CCNR..... | 3 |
| Protocole 6 : Exécution des programmes de travail | 8 |
| Protocole 7 : Orientations de la présidence suisse..... | 8 |
| Protocole 8 : Programmes de travail..... | 11 |
| Protocole 9 : Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2016-2017 | 26 |
| III. Questions juridiques | |
| Protocole 10 : Attestation d'appartenance à la navigation du Rhin et certificat d'exploitant..... | 28 |
| Protocole 11 : État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR..... | 31 |
| Protocole 12 : Plainte de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) contre la loi allemande relative au salaire minimum..... | 37 |
| IV. Aspects économiques | |
| Protocole 13 : Situation économique de la navigation rhénane | 48 |
| V. Patentes de batelier et équipages | |
| Protocole 14 : Reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes – Obtention de la qualification de « maître-matelot » Amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du RPN | 69 |

VI. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin

| | |
|---|----|
| Protocole 15 : Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin par des prescriptions de caractère temporaire - Amendements aux prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (Articles 1.10 et 7.08) | 72 |
| Protocole 16 : Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin par une prescription de caractère temporaire – Amendement aux prescriptions relatives à la vue dégagée (Article 1.07)..... | 77 |
| Protocole 17 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin – 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)..... | 81 |

VII. Prescriptions techniques des bateaux

| | |
|--|-----|
| Protocole 18 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.15, ch. 9 et 10 et 24.02, ch. 2)..... | 90 |
| Protocole 19 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Reconnaissance d'autres normes équivalentes pour les stations d'épuration de bord – (Article 14bis.07)..... | 91 |
| Protocole 20 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin – Appareils d'information et de navigation (Annexe M, partie I, articles 1 et 3 | 94 |
| Protocole 21 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Prescriptions relatives à la vue dégagée (Articles 7.02, 15.01 chiffres 5 et 6, 24.02 et 24.06)..... | 99 |
| Protocole 22 : Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Prescriptions pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C, en particulier les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible | 105 |

VIII. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable

| | |
|--|-----|
| Protocole 23 : Construction d'un nouveau pont sur le canal de Pannerden..... | 137 |
| Protocole 24 : Aménagement de Fessenheim – Pont de Chalampé – Intervention pour réparation de poutres métalliques à la suite d'un accident de navigation | 143 |
| Protocole 25 : Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance | 148 |

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 26 : 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..... | 150 |
|--|-----|

X. Budget et administration

| | |
|---|-----|
| Protocole 27 : Budget pour 2016 de la Commission centrale | 257 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Protocole 28 : Budget pour 2016 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans..... | 257 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Protocole 29 : Approbation des comptes de l'exercice 2014 de la Commission centrale | 257 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Protocole 30 : Approbation des comptes de l'exercice 2014 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans | 257 |
|---|-----|

XI. Questions diverses

| | |
|---|-----|
| Protocole 31 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, sur le Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An..... | 258 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| Protocole 32 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine | 258 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| Protocole 33 : Communiqué à la presse..... | 258 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Protocole 34 : Date de la prochaine session | 258 |
|---|-----|

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2015

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 Monsieur Antoon VERSTREKEN (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 et Monsieur Björn BULLYNCK (Belgique) comme Juge-suppléant pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2021.

II.

La Commission centrale

accorde démission honorable de ses fonctions à Monsieur Fritz RAPP (Suisse), Juge, et, sur la proposition de la délégation suisse,

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, Madame Marie-Louise STAMM (Suisse) comme Juge et Monsieur Bruno LÖTSCHER (Suisse) comme Juge-suppléant pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2021.

III.

La Commission centrale,

sur la proposition des délégations allemande, belge, française, néerlandaise et suisse, a désigné, 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, comme suit les membres de la Chambre des Appels de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2021 :

| | | |
|--------------------|----------------------------|-------------|
| Juges : | M. W. BALL | (Allemagne) |
| | M. P. DE BAETS | (Belgique) |
| | M. J.M. WOEHLING | (France) |
| | M. B.C. de SAVORNIN LOHMAN | (Pays-Bas) |
| | Mme M.L. STAMM | (Suisse) |
| Juges-suppléants : | M. A. GÖBEL | (Allemagne) |
| | M. B. BULLYNCK | (Belgique) |
| | M. B. BANGRATZ | (France) |
| | M. K.F. HAAK | (Pays-Bas) |
| | M. B. LÖTSCHER | (Suisse) |

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne Signature du contrat avec la DG MOVE de la Commission européenne

Résolution

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR),

rappelant l'Arrangement administratif signé le 22 mai 2013 à Bruxelles entre le Secrétaire général de la CCNR et le Directeur général de la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, ainsi que la planification budgétaire indicative pluriannuelle qui sera établie par le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE de la Commission européenne,

considérant que les conditions ont été établies pour une coopération plus étroite entre la CCNR et la DG MOVE de la Commission européenne, concernant :

- l'élaboration de standards pour les prescriptions techniques et les qualifications professionnelles du personnel de la navigation intérieure,
- l'observation du marché de la navigation intérieure en Europe et l'appui technique à la Commission européenne pour la mise en œuvre de programme d'action NAIADES II,

rappelant dans ce contexte la création par la CCNR du Comité européen CESNI et se félicitant du fait que le CESNI a déjà entamé ses travaux,

constate que les deux parties ont établi un cadre financier pour les activités de la période 2016-2018,

donne mandat à son Secrétaire général de signer au nom de la CCNR le contrat (MOVE/B3/SER/2015-2013/SI2.718156) négocié à ces fins par le Secrétariat avec la DG MOVE de la Commission européenne,

décide d'établir sous la direction de la présidence de la CCNR un comité de pilotage (Comité de pilotage contrat européen (PCE)), chargé du suivi de la mise en œuvre du contrat par le Secrétariat et charge ce Comité de présenter au plus tard à la fin de l'année 2016 une évaluation de la mise en œuvre du contrat précité,

charge son Secrétaire général,

- 1) d'œuvrer dès 2016 pour l'établissement d'une base de coopération durable entre la CCNR et l'UE,
- 2) d'informer la présidence et la vice-présidence de la CCNR des concertations entre le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE de la Commission européenne et de les y associer si nécessaire,
- 3) de négocier avec la DG MOVE de la Commission européenne, en concertation avec le Comité PCE, des modifications à apporter au contrat, si l'évaluation dudit Comité en fait apparaître la nécessité,
- 4) d'œuvrer en vue d'obtenir également pour la CCNR les pleins droits en matière de propriété intellectuelle pour l'ensemble des travaux effectués dans le cadre du contrat,
- 5) d'assurer la transparence financière et comptable de l'exécution du contrat et de faire apparaître dans ce cadre le lien avec le budget habituel de la CCNR.

PROTOCOLE 4

Coopération de la CCNR avec les organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Réalisation des objectifs de la présidence 2014-2015 de la CCNR

Résolution

La Commission centrale

prend acte du rapport de sa Présidente sur la mise en œuvre des orientations qu'elle a proposées pour la période 2014-2015,

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

Annexe

Bilan de la Présidence néerlandaise de la CCNR 2014-2015

Les activités de la Présidence néerlandaise mettaient notamment l'accent sur la coopération avec la Commission européenne, la modernisation de la réglementation, le verdissement de la navigation intérieure et l'endiguement de la crise de la navigation intérieure.

Collaboration avec la Commission européenne

Orientations de la Présidence :

La délégation néerlandaise s'assigne comme mission de préciser les objectifs fixés dans cet accord¹, et de donner les suites nécessaires, en collaboration avec la Commission européenne ainsi que tous les autres acteurs concernés, afin d'aboutir à la mise en place d'une structure équilibrée au sein de laquelle des standards pour la navigation intérieure sont élaborées pour toute l'Europe.

Au cours de la présidence néerlandaise, nous avons intensément œuvré à la création d'un nouveau comité dont la tâche sera de travailler à des standards pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux, ainsi que pour les règles relatives aux équipages et aux qualifications. Le Comité CESNI fut finalement institué en juin 2015 sur résolution de la CCNR. Les États membres de la CCNR ainsi que ceux de l'Union européenne siègent au sein de ce comité. Un grand nombre d'organisations non gouvernementales peuvent en outre participer aux réunions du CESNI pour garantir un large soutien des standards du CESNI.

Le Secrétariat de la CCNR a pris des accords quant aux services de secrétariat du CESNI ainsi que quant à son financement par la Commission européenne. Le CESNI a entamé sa mission à l'automne 2015 et a permis de fixer le premier standard des prescriptions techniques. La rédaction d'un programme de travail pour la période 2016-2018 a en outre été entamée. Ce programme devrait être établi début 2016.

De plus, de nouveaux accords concernant la mise en œuvre de l'observation du marché viennent d'être conclus avec la Commission européenne.

Modernisation de la réglementation

a) Équipage

Orientations de la Présidence :

Comme pour la Présidence française, la modernisation du dispositif encadrant les qualifications pour le personnel navigant de la navigation intérieure constituera une priorité absolue. (...) Il importe de s'assurer que la réglementation actuelle (mais déjà en vigueur depuis un certain temps) relative à la composition des équipages, des temps de navigation et de repos, ainsi que les moyens nécessaires pour le contrôle, n'entrave pas inutilement la compétitivité de la navigation intérieure. C'est pourquoi les Pays-Bas désirent examiner en priorité si cette réglementation correspond toujours aux exigences actuelles liées à l'exploitation d'une entreprise, compte tenu des nouvelles possibilités techniques et des évolutions du marché du travail en navigation intérieure.

¹

Arrangement administratif du 22 mai 2013

En ce qui concerne la réglementation relative à la composition des équipages et les temps de navigation et de repos, il est apparu lors de la table ronde de 2014 que tant les représentants des États membres de la CCNR que les partenaires sociaux et les instances en charge du contrôle de l'application des règlements estiment nécessaire la modernisation de la réglementation. Les partenaires sociaux ont entre-temps présenté un certain nombre de propositions d'adaptations qui devraient pouvoir être concrétisées à court et à moyen terme. En outre, la CCNR, en concertation avec les Partenaires sociaux, étudie à présent comment donner forme à une modification plus fondamentale de cette réglementation.

La CCNR a élaboré une procédure en vue d'assurer la reconnaissance mutuelle entre la CCNR et les pays tiers des qualifications professionnelles acquises au cours d'une formation. Cette procédure se fonde sur les tableaux de compétence Platina. Ils sont d'une importance capitale pour comparer de manière fiable les cursus dispensés par les écoles rhénanes et ceux de pays tiers. L'application de cette procédure s'est d'ores et déjà traduite par la reconnaissance mutuelle des diplômes de matelot décernés par les écoles de bateliers de Děčín (République tchèque), de CERONAV (Roumanie) et par les écoles reconnues des États membres de la CCNR.

Les qualifications professionnelles sont l'un des sujets traités en concertation avec l'Union européenne et qui feront l'objet d'un approfondissement par le CESNI. La Commission européenne a annoncé qu'elle présentera une proposition de nouvelle directive d'ici à la fin de l'année 2015. Les tableaux de compétences Platina constitueront, entre autres, les fondements de cette proposition.

b) Uniformisation du standard pour les prescriptions techniques

Orientations de la présidence :

Parallèlement aux démarches visant la mise en place d'un cadre juridique clair permettant une coopération stable entre la CCNR et l'Union européenne, un standard technique uniforme doit être défini sur la base du RVBR et de l'annexe II de la Directive 2006/87/CE.

Sous la houlette du Secrétariat de la CCNR, un groupe composé d'experts français, néerlandais, autrichiens et britanniques a procédé à une comparaison du RVBR et de l'annexe II de la directive 2006/87/CE. Sur la base de cette comparaison, le groupe d'experts a établi une proposition de standard technique. Cette proposition a fait l'objet de discussions au sein du Groupe de travail commun de la CCNR et de l'UE (JWG). Une fois que le JWG eut fini d'identifier, en septembre 2015, les derniers points de débat pendents, le groupe d'experts précité, consolidé par des experts allemands et belges, a mis la dernière main au projet de standard en octobre 2015. Après approbation du projet de standard par un groupe de travail établi par le CESNI à cet effet, et au terme de la procédure de coordination au sein de l'UE, le standard a pu être adopté le 26 novembre par le CESNI.

Verdissement de la navigation intérieure

Orientations de la présidence :

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

Divers groupes d'experts ont œuvré, depuis mars 2013, à des propositions visant à adapter la réglementation de la CCNR à l'utilisation croissante du GNL en tant que combustible pour les bateaux de navigation intérieure. Ceci a donné lieu à des propositions d'adaptation du RVBR, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. La composition des différents groupes d'experts était assez large : représentants des délégations des différents États membres, sociétés de classification agréées et autorités portuaires. Le Secrétariat de la CCNR a offert un appui adéquat aux groupes d'experts.

Les propositions formulées par les différents groupes d'experts ont été traitées par les groupes de travail compétents de la CCNR et de l'UE (RP, STF, RV, ainsi que RP/G, STF/G et JWG). Une consultation des professions de la navigation intérieure menée le 2 février 2015 au Palais du Rhin de Strasbourg a révélé que les propositions étaient largement soutenues. Au mois de juin 2015, la CCNR a adopté en session plénière les propositions de modification du RPNR et du RPN. La CCNR devrait pouvoir adopter pendant la session plénière de décembre 2015 la proposition de modification du RVBR. Ce faisant, la CCNR a ouvert la voie au déploiement du GNL en tant que combustible pour la navigation intérieure. Les propositions ont également été intégrées aux standards techniques du CESNI.

Afin de donner un nouvel élan à l'introduction du GNL, le « Symposium sur la stratégie GNL – navigation intérieure et ports » a été organisé à Strasbourg le 8 octobre 2015. Il est ressorti des débats qu'un appel a été lancé à davantage de cohésion dans le soutien apporté par l'Union européenne au développement du GNL, et les participants ont insisté sur le risque que comportent des limites d'émissions trop exigeantes. Quoique la situation de marché soit considérée comme difficile en raison de la forte baisse des prix du pétrole, la surproduction de GNL pourrait, à moyen et long terme, être de bon augure pour la compétitivité future du GNL.

Endiguement de la crise de la navigation intérieure

Orientations de la présidence :

L'approfondissement de l'observation du marché de la navigation intérieure par la CCNR peut mettre à disposition des données générales sur l'évolution du marché et ainsi contribuer à étayer les décisions d'investissements des entrepreneurs. (...) À ce titre, les Pays-Bas s'attachent également à trouver une solution durable aux problèmes associés à l'échéance des délais transitoires figurant dans le RVBR.

Sous la présidence commune du Secrétariat de la CCNR et de la Commission européenne (DG Move), une table ronde s'est tenue à Bruxelles en octobre 2014. Outre les États membres, différents représentants de la profession et autres parties prenantes y ont participé. L'objectif était de discuter des expériences tirées de l'observation du marché et d'émettre des idées quant au nouveau projet d'observation du marché. Ces idées ont été incorporées au nouveau contrat entre la Commission européenne et la CCNR qui devrait être conclu à la fin de l'année 2015. Au cours des années à venir, le Secrétariat de la CCNR mènera une observation du marché pour le compte de la Commission européenne. L'intention est de fournir davantage d'informations actualisées, notamment en publiant plus régulièrement des mises à jour par voie électronique. Une autre tâche, à la demande des entreprises, sera d'intégrer à l'observation davantage de prévisions. Les États membres fourniront des données pour les besoins de l'observation et il sera étudié dans quelle mesure il sera possible de mener une collecte d'informations plus actualisées.

En 2014, la CCNR a apporté une solution permanente pour les bateaux équipés de vitres de timonerie présentant un degré de transparence de moins de 75 %. Une étude rapporte qu'approximativement 30 % de la flotte de navigation intérieure est encore équipée de vitres de timoneries teintées en vert. Ce type de vitres présente un degré inférieur de transparence. Ce degré inférieur de transparence n'entrave pas la navigation de jour. Quelques simples adaptations suffiraient à assurer la sûreté de la navigation nocturne. Le RVBR a fait l'objet d'une adaptation sur ce point pour les bateaux existants. Par rapport à l'« ancienne » prescription, l'investissement par bateau serait inférieur d'approximativement 5 000 € à 10 000 €.

Des études ont d'ores et déjà été effectuées quant aux exigences appliquées aux grues utilisées pour le transbordement de véhicules, aux émissions acoustiques, aux canots de service et aux tuyaux d'aération des citernes à combustible. Le CESNI devrait se pencher sur des propositions concrètes en 2016.

PROTOCOLE 6

Exécution des programmes de travail

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Orientations de la présidence suisse

Résolution

La Commission centrale,

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

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2016-2017,

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

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2015-II-8).

Annexe

Priorités de la présidence suisse de la CCNR pour 2016 – 2017

1) Poursuite de la coopération avec la COM et structuration des nouveaux organes

En juin 2015, la CCNR a officiellement créé le nouveau comité CESNI (*Comité Européen pour les Standards dans la Navigation Intérieure*). Depuis, ce comité s'est constitué et a commencé à travailler. La délégation suisse s'était prononcée en faveur de la création de cette nouvelle instance et s'emploie à soutenir le CESNI en conformité avec les règles de la CCNR et ses propres prescriptions. La coopération de la CCNR avec la Commission européenne (COM) dans le domaine de l'Observation du marché a été étendue aux domaines des prescriptions techniques et des qualifications pour le personnel de la navigation. La COM et la CCNR ont toutes deux de grandes attentes quant à l'évolution de la forme de coopération choisie dans le cadre du CESNI. Il s'agit dans les années à venir de créer la confiance et de consolider les structures et les modifier éventuellement. La dynamique ainsi lancée pourrait être utilisée pour envisager une nouvelle intensification de la coopération entre la CCNR et la COM. Il convient ici de tenir compte des intérêts des deux organisations.

2) Modernisation de la gestion opérationnelle et financière de la CCNR face à la coopération renforcée avec la COM

La charge de travail du nouveau comité CESNI constitue également un défi en termes de maîtrise des tâches opérationnelles de la CCNR. Face aux nouvelles compétences ajoutées, les structures de gestion du Secrétariat doivent être de haut niveau. Les subventions annuelles des cinq Etats membres rendent possibles les multiples tâches du Secrétariat de la CCNR. Des nouvelles tâches (CPC ; CASS), qui sont financées par le biais de propres lignes budgétaires, se sont ajoutées ces dernières années aux tâches principales. Par contre, le CESNI est financé par des moyens de la CCNR et de la COM. La délégation suisse soutient le Secrétariat de la CCNR pour son évolution organisationnelle et pour le renforcement des procédures et des structures financières.

3) Etat intermédiaire de la Vision 2018 en s'intéressant particulièrement au « verdissement » de la navigation

En 2013, la CCNR a élaboré conjointement avec les acteurs clés de la navigation intérieure européenne la Vision 2018 en tant qu'orientation directrice pour le développement durable de la navigation intérieure européenne. Dans le cadre de la mise en œuvre de la Vision 2018, la CCNR a rédigé au cours de l'année 2016, avec la participation de ses comités et des organisations agréées, un rapport intermédiaire pour établir les progrès réalisés en la matière, et les défis futurs pour la navigation intérieure. Dans ce contexte, la délégation suisse souhaite accorder une attention particulière à la dimension écologique du développement durable et à l'application uniforme de standards de travail et de standards sociaux.

4) Encouragement de solutions innovantes pour la création et l'implémentation des standards de la CCNR, dans l'objectif d'une mise en œuvre compatible avec la pratique

La promulgation et le respect des standards de la CCNR servent en premier lieu à la sécurité de la navigation. Mais la sécurité absolue n'existe pas. Lors de la création de nouvelles règles et de l'application de règles existantes, il faut toujours prendre également en considération la faisabilité économique. De plus, les innovations qui renforcent la sécurité, comme par exemple la formation sur simulateur, doivent être mises en œuvre d'une manière progressive. Dans le cadre d'une pesée attentive des intérêts, il faut pour chaque nouvelle prescription examiner d'une manière appropriée son rapport utilité-coût avant sa promulgation. La mise en œuvre des standards de la CCNR n'est pas entreprise par la CCNR elle-même. Mais la CCNR peut augmenter l'acceptation des règles en les adoptant dans le cadre d'une procédure transparente et compréhensible et en permettant la consultation des cercles intéressés.

5) Révision de la procédure de recours conformément au Règlement intérieur et à son annexe 5

Selon l'article 45 lettre a de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, la CCNR examine toutes les plaintes auxquelles donnent lieu l'application de ladite Convention ainsi que l'exécution des mesures légales, réglementaires ou individuelles et des réglementations adoptées d'un commun accord par les Etats contractants. L'adoption de la réglementation du droit de recours date de 1992. L'annexe 5 du règlement intérieur doit être adaptée pour différentes raisons : d'une part le comité ad hoc compétent selon le règlement intérieur a été supprimé, et d'autre part il n'est pas évident pour le requérant de savoir pourquoi la décision de la CCNR doit servir d'aide à l'interprétation de force obligatoire pour les tribunaux nationaux. Il semble donc opportun de réviser le contenu dans le sens d'une actualisation et d'un éclaircissement.

6) Encouragement de l'utilisation des nouvelles applications SIF

Dans le domaine de la sécurité et en logistique, l'importance des applications SIF augmente. Depuis le 1er décembre 2014, les bateaux naviguant sur le Rhin doivent ainsi être systématiquement équipés de transpondeurs AIS et d'appareils de visualisation de cartes. Cela ouvre de nouvelles possibilités, par exemple pour maîtriser les événements extraordinaires et pour la planification du trafic. De plus, cela permet une gestion efficace des écluses et des ports. La CCNR doit donc continuer à examiner les applications développées dans le cadre des groupes européens d'experts SIF, et à les reprendre éventuellement pour le Rhin. Il faut donc poursuivre le partenariat entre la CCNR et l'UE dans ce domaine, qui a déjà fait ses preuves.

7) Identification des possibilités d'élimination des goulets d'étranglement pour la navigation sur le Rhin moyen et le Rhin supérieur en tenant compte des activités de l'UE pour l'amélioration des corridors de transport

L'UE a lancé des programmes d'amélioration de l'infrastructure des voies navigables dans le corridor Rhin-Alpes. Dans le même temps, des efforts sont en cours pour définir des indices qui doivent fournir des informations sur la performance des voies navigables et son évolution. Afin de renforcer le statut du Rhin comme principale voie navigable d'Europe, la Suisse souhaite identifier les éventuelles restrictions inutiles des conditions de la voie d'eau sur le Rhin moyen et le Rhin supérieur, car elles pourraient entraver l'utilisation de la voie d'eau par la navigation. La Suisse a donc pour objectif de rassembler les documents correspondants et de mener des discussions afin que des propositions de mesures visant à supprimer ces restrictions puissent être soumises à la CCNR.

PROTOCOLE 8

Programmes de travail

Résolution

La Commission centrale,

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

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

prend acte des programmes de travail pour les années 2016-2017 établis par lesdits comités et figurant en annexe.

Annexe

I – Comité du droit fluvial

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

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|--------|---|-------------------|------------------|------------|---|----------|-------------------------|
| I-16-1 | Délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin (AANR) Organisation d'une table ronde pour les autorités de délivrance sur le sujet de l'effectivité des contrôles effectués avant la délivrance de l'AANR et du certificat d'exploitant | 2008 - 2017 | | DF (11) 21 | DF Réunions ad hoc des autorités de délivrance | II | → 7 |
| I-16-2 | Questions intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire Questions juridiques liées à la mise en œuvre des accords de coopération Outils juridiques disponibles pour renforcer la coopération | 2014 - 2017 | | | DF, sur demande et en coordination avec PRE | I | |
| I-16-3 | Version consolidée de l'Acte de Mannheim Outil sans valeur juridique mise à la disposition du public par le biais du site internet de la CCNR | 2011 - 2017 | DF (09) 7 rev. 2 | DF (09)m 5 | DF | II | |
| I-16-4 | Évaluation de l'article 32 de l'Acte de Mannheim Etude sur l'article 32 de l'Acte de Mannheim visant une harmonisation des sanctions aux prescriptions de police dans les limites posées par la CCNR | 2008 - 2017 | | DF (09)m 5 | DF | I | |
| I-16-5 | Veille juridique/ suivi des conventions internationales Suivre l'état des ratifications des conventions internationales, notamment la CLNI 2012, et répondre aux éventuelles questions liées à leur mise en œuvre | 2002 - 2017 | | DF (11) 20 | | II | |
| I-16-6 | Règlement du droit de plainte Évaluation du Règlement actuel concernant le droit de plainte | 2016 - 2017 | | DF (15) 25 | DF | I | |
| I-16-7 | Prescriptions de caractère temporaire Évaluation du dispositif des prescriptions de caractère temporaire | 2016 - 2017 | | DF (15) 24 | DF en coordination avec RV, RP et STF | I | |

II - Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE ECO :

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

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|---------|---|-------------------|--|----------------------|------------|----------|-------------------------|
| II-16-1 | Fiabilité économique de la navigation sur le Rhin | 2016 - 2017 | La collecte et l'analyse des statistiques relatives aux accidents se poursuivront. | ECO (15) 7 rev. 1 | ECO, IEN | II | → 1 |
| II-16-2 | Situation du marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure | 2016 - 2017 | Le marché du travail constitue une partie importante de l'ensemble du marché de la navigation intérieure européenne, en englobant l'activité des acteurs économiques de la profession. L'évolution de l'emploi, différenciée selon plusieurs critères, constitue un aspect important de l'observation du marché. | ECO (15) 7 rev. 1 | ECO | I | → 2 |

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|---------|--|-------------------|---|---|------------|----------|-------------------------|
| II-16-3 | Introduction de carburants et de technologies de propulsion de substitution en navigation intérieure | 2016 - 2017 | Le GNL utilisé en tant que carburant offre des perspectives de développement très positives pour la navigation intérieure. Il convient par conséquent d'observer les tendances (au niveau de l'infrastructure, mais aussi des prix et des quantités manutentionnées). Cadres d'action nationaux pour le développement du marché des carburants de substitution selon la directive 2014/94/UE. | ECO (14) 35 ECO (15)m 17 ECO (15) 18 ECO (15) 30 | ECO, RV | I | → 3, 4 |
| II-16-4 | Conditions économiques du « verdissement » Accompagnement des discussions politiques relatives aux normes d'émissions au niveau européen | 2016 - 2017 | Projet de règlement européen pour la réduction des émissions polluantes des nouveaux moteurs des bateaux de la navigation intérieure | ECO (14) 14 interne rev. 2 | ECO, RV | II | → 3, 4 |
| II-16-5 | Contributions économiques pour l'état intermédiaire de la Vision 2018 | 2016 | Rapport intermédiaire sur la mise en œuvre de la Vision 2018 | CC/R (13) 2 final | ECO | II | → 1, 2, 3, 4, 6, 8 |

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|---------|---|-------------------|--|--|------------|----------|-------------------------|
| II-16-6 | Internalisation des coûts externes Suivi de l'internalisation des coûts externes dans le contexte de possibles initiatives politiques à moyen terme au niveau européen | 2016 - 2017 | NAIADES II : consultation sur le thème des rétributions en liaison avec les infrastructures en vue d'atteindre une internalisation des coûts externes du transport par voie d'eau | ECO (15) 8 interne rev.1 PRE (15) 18 = ECO (15) 13 interne | ECO, IEN | II | |
| II-16-7 | Intégration du transport par voie d'eau dans les chaînes logistiques Révision du plan d'action pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques et mise en œuvre des initiatives | 2016 - 2017 | SIF à des fins logistiques | ECO (14) 7 rev.1 ECO (15) 2 ECO (15) 3 | ECO | I | → 6 |
| II-16-8 | Représentation de la navigation rhénane pour le corridor RTE-T Rhin-Alpes | 2016 - 2017 | Révision de l'étude relative aux corridors et du calendrier de travail du corridor Rhin-Alpes | PRE (15) 2 = ECO (15) 4 interne | ECO, IEN | I | → 6 |
| II-16-9 | Observatoire de la navigation intérieure européenne | 2016 - 2017 | Il est prévu de mettre à la disposition d'un large public les résultats des travaux menés par la CCNR dans différents domaines. Dans le domaine de l'observation du marché, cela implique une actualisation périodique des informations et données présentées sur le site Internet. | ECO (15) 7 rev.1 | ECO | I | → 8 |

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|----------|---|-------------------|--|---------------------|------------|----------|----------------------------|
| II-16-10 | Étude d'impact | 2016 - 2017 | Sur la base des travaux menés en 2014 [ECO (14) 23], on pourrait réaliser une étude d'impact pour différents cas (par exemple les prescriptions de police), ou d'une manière générale pour les prescriptions non comprises dans le CESNI. | ECO (14) 23 | ECO | II | |
| II-16-11 | Rapport sur la situation économique de la navigation rhénane | 2016 - 2017 | Le développement économique de la navigation rhénane constitue un élément important de l'évolution générale du transport sur le Rhin. Les enseignements tirés de l'observation économique du transport sur le Rhin tiennent lieu d'information de base pour les travaux de la CCNR dans d'autres domaines. | ECO (15) 7 rev.1 | ECO | I | → 6 |
| II-16-12 | Accompagnement et appui aux mesures de NAIADES II | 2016 - 2017 | | | ECO | II | |

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

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ IEN :

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

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|----------|--|------------------------|---|--------------------------------|------------|----------|-------------------------|
| III-16-1 | Mesures pour l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité de la navigation intérieure | 1/2016 - 12/2017 | Achèvement des mesures relevant de la compétence du comité | 2011-II-8 | IEN/G | I | |
| III-16-2 | Appui aux délégations pour l'optimisation et la coordination de la gestion des accidents | 1/2016 - 12/2017 | Contribution pour III-16-1 Établissement et entretien d'une liste commune de l'équipement pour les avaries | 2011-II-8 | IEN/G | II | → 6 |
| III-16-3 | Amélioration des connaissances et techniques concernant l'évacuation des marchandises dangereuses en cas d'accident | 1/2016 - 12/2017 | Contribution pour III-16-1 | 2011-II-8 | IEN/G | I | |
| III-16-4 | Suivi des travaux pour l'élaboration d'un concept pour le « Good Navigation Status » | 1/2016 - 12/2017 | Concrétisation au cas par cas et concertation sur le mode de réalisation | IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48 | IEN/G | I | → 6 |
| III-16-5 | Suivi des mesures de NAIADES II | 1/2016 - 3/2016 | Participation au projet de recherche PLATINA II : Appui aux travaux du groupe de travail de PLATINA pour l'élaboration d'un «Manual on Waterway Maintenance» ; Concrétisation au cas par cas et concertation sur le mode de réalisation | IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40 | IEN/G | I | |

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|-----------|---|------------------------|--|---|------------|-----------------|-------------------------|
| III-16-6 | Appui aux délégations pour la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau (directive 2000/60/CE) pour le bassin du Rhin | 1/2016 - 12/2017 | Suivi des activités dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la Commission européenne ; Coordination des activités de la CIS ayant une incidence sur la navigation | IEN (13) 32 | IEN/G | II | → 5 |
| III-16-7 | Établissement d'un rapport sur la délimitation de sections du Rhin en tant que zones protégées dans le cadre de la directive FFH, y compris l'impact négatif possible sur le Rhin en tant que voie navigable | 1/2016 - 12/2016 | | IEN (13) 32 2013-II-7, III | IEN/G | II | → 5 |
| III-16-8 | Adaptation de la voie d'eau et de la navigation rhénane aux possibles conséquences du changement climatique | 2018 - 2019 | | 2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III | IEN/G | II | → 5 → 8 |
| III-16-9 | Participation aux travaux sur les corridors multimodaux au niveau de l'UE | 1/2016 - 12/2017 | Les activités concernant le corridor sont coordonnées par le Comité économique. (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4) | IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40 | IEN/G | II ¹ | → 6 |
| III-16-10 | Nouvelle version de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR » | 1/2016 - 12/2016 | | 2013-II-7, III (TP (95) 18) | IEN/G | I | |
| III-16-11 | Evaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation | 1/2016 - 12/2017 | Tâche permanente | 1995-I-29 | IEN/G | I | |

¹ La priorité devra éventuellement être adaptée après fixation des travaux concrets.

| Code | Tâche | Durée | Contexte | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|-----------|---|------------------------|--|---------------|------------|----------|-------------------------|
| III-16-12 | Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur | 1/2016 - 12/2017 | Tâche permanente; Participation aux réunions régulières pour la coordination des périodes de chômage des écluses sur le Rhin supérieur | 2007-II-6, IV | IEN/G | I | → 1 |
| III-16-13 | Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin | 1/2016 - 12/2017 | Tâche permanente; Compilation de toutes les mesures prévues ou mises en œuvre sur le Rhin en vue de l'amélioration des conditions de navigation | IEN (13) 32 | IEN/G | I | → 6 |

IV – Comité du Règlement de police

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RP :

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

| Code | Tâche | Durée | Prescription | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|---|---|-------------------|---|--|-----------------|----------|-------------------------|
| Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic | | | | | | | |
| IV-16-1 | Sécurité lors du transport de conteneurs : adoption d'un recueil de bonnes pratiques | 2012 - 2017 | -- | RP (13) 49 = RP/G (13) 83 = STF (13) 34 = STF/G (13) 48 | RP/G (RIS/G) | I | |
| IV-16-2 | Détermination du niveau minimum de maîtrise de la langue pour la radiocommunication : identification des phrases minimales à connaître par le conducteur | 2016 | Guide de la radio-téléphonie | RP (13) 21 = RP/G (13) 36 | RP/G | I | → 2 |
| IV-16-3 | Évaluation des prescriptions de caractère temporaire applicables aux bâtiments dont le système de propulsion utilise le gaz naturel liquéfié (GNL) et élaboration des listes de contrôle pour l'avitaillement de GNL (bateau/bateau et bateau/terre) | 2016 - 2017 | Standard pour la liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) | 2015-I-8 RP (11) 43 = RP/G (11) 59 | RP/G (RV/G) | II | → 4 |
| IV-16-4 | Conditions d'utilisation des génératrices dans les aires de stationnement équipées d'une connexion au réseau électrique | 2016 - 2017 | Chapitre 7 du RPNR | RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30 | RP/G | I | |

| Code | Tâche | Durée | Prescription | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|---------|---|-------------------|----------------------|---|------------------------------|----------|-------------------------|
| IV-16-5 | Présence à bord de documents de bord et autres papiers sous forme électronique | 2016 - 2017 | Article 1.11 du RPNR | RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = STF/G (15) 41 = MQ/G (15) 29 = RV (15) 71 = RV/G (15) 85 = JWG (15) 76 = MD (15) 5 | RP/G (RV/G, STF/G, RIS/G) | I | |
| IV-16-6 | Réunion des polices fluviales et de navigation : organisation d'une réunion | 2017 | | Fréquence quadriennale | RP/G | II | → 1 |
| IV-16-7 | Actualisation de la recommandation pour des amendes uniformes applicables en cas d'infractions aux prescriptions de police (catalogue des amendes) | 2016 - 2017 | | 2004-II-19 RP (15) 37 = RP/G (15) 55 | RP/G | II | → 1 |

| Code | Tâche | Durée | Prescription | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|--|---|-------------------|---|--|-----------------|----------|-------------------------|
| Services d'information fluviale | | | | | | | |
| IV-16-8 | Extension de l'obligation d'annonce électronique à d'autres bâtiments ou convois (M-I.3.3) et notamment les bateaux-citernes | 2014 - 2017 | Article 12.01 du RPNR | RP (13) 22 = RP/G (13) 37 = RIS/G (13) 32, 2012-I-10, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30 | RP/G (RIS/G) | I | |
| IV-16-9 | Évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation (ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques) y compris le réexamen, à la lumière du projet d'édition 2.4 du standard ECDIS Intérieur, des exigences minimales applicables à ces systèmes de visualisation et l'évaluation de l'équipement de la flotte en cartographie électronique et systèmes de visualisation | 2016 | Article 4.07 du RPNR et « Exigences minimales applicables aux systèmes ECDIS Intérieur en mode information et aux appareils comparable » | 2013-II-16, 2014-I-11, 12 et 13, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30 Annexe 2 de RP (15) 30 = RP/G (15) 48 = RIS/G (15) 33 RIS/G (15) 23 | RIS/G (RP/G) | I | → 1 |
| IV-16-10 | Allègements possibles suite à l'introduction d'une obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur : examen de la possibilité de faciliter les annonces au passage d'un point d'annonce (M-I.3.4) | 2014 - 2017 | Articles 4.07 et 12.01 du RPNR | 2012-I-10, 2015-I-16, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30 | RP/G (RIS/G) | I | |

| Code | Tâche | Durée | Prescription | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|----------|--|-------------------|---|--|---------------------------|----------|-------------------------|
| IV-16-11 | Affichage du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur (M-I.2.6) | 2014 - 2017 | Article 4.07 du RPNR, Annexe M du RVBR | 2012-I-10 et RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2 | RIS/G (RP/G, RV/G) | II | |
| IV-16-12 | Adaptation permanente des standards SIF | 2016 - 2017 | Standards ERI, VTT, ECDIS Intérieur, NTS | 2012-I-10 | RIS/G | II | |
| IV-16-13 | Examen de l'agrément de systèmes automatiques de détermination du cap (M-I.2.9) | 2012 - 2017 | | 2012-I-10 RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30 | RIS/G, RP/G, (RV/G) | II | |
| IV-16-14 | Actualisation du Guide de radiotéléphonie de la navigation intérieure en concertation avec les autres commissions fluviales | 2014 - 2017 | Guide de la radiotéléphonie et article 4.05 du RPNR | RP (13) 47 = RP/G (13) 81 | RP/G | I | |
| IV-16-15 | Examen au regard des aspects de sécurité de l'utilisation des messages spécifiques à l'application AIS Intérieur | 2016 - 2017 | Article 4.07 du RPNR | RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32 | RIS/G (RP/G) | II | → 1 |
| IV-16-16 | Etat d'avancement de la mise en œuvre et actualisation de la stratégie SIF de la CCNR | 2016 - 2017 | | (2012-I-10) | RIS/G | I | → 1 |
| IV-16-17 | Organisation d'un atelier SIF | 2017 | | Fréquence triennale | RIS/G | II | |

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

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE STF :

Patentes du Rhin, qualifications et conditions de travail des bateliers

| Code | Tâche | Durée | Prescription | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|--------|---|-------------------|--|---|----------------------|-----------|-------------------------|
| V-16-1 | Modernisation / assouplissement des prescriptions concernant les équipages et les temps de navigation et de repos | 2016 - 2018 | RPN, prescriptions relatives aux équipages | CR Table Ronde Courrier partenaires sociaux STF (13) 40 add. 1 rev. 3 | STF - groupes ad hoc | I | → 2 |
| V-16-2 | Adaptation du RPN , notamment pour permettre l'ajout de renvois au standard CESNI et de permettre dans une plus large mesure la publication électronique de listes | 2016 - 2018 | RPN | | STF | I | |
| V-16-3 | Simplification des instructions de service | 2016 - 2017 | Instructions de service pour le RPN | | STF | II | |
| V-16-4 | Gestion des arrangements administratifs et des reconnaissances de livrets de bord , et le cas échéant, procédures de reconnaissance supplémentaires | 2016 - 2018 | Arrangements administratifs pour les - certificats de conduite et certificats d'aptitude à la conduite au radar - livrets de service - formations de matelots | 2015-I-11 (reconnaissance des livres de bord d'États tiers) | STF | Permanent | |

VI – Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

| Code | Tâche | Durée | Prescription | Base | Traitement | Priorité | Référence "Vision 2018" |
|---------|--|-------------------|------------------------|---|--|----------|-------------------------|
| VI-16-1 | Adaptation du RVBR pour tenir compte de la proposition de directive technique du Conseil et de la proposition de Standard uniforme ES-TRIN, en tenant compte des prescriptions particulières pour certains secteurs de navigation du Rhin | 2016 | RVBR | RV (15) 12 rev. 2 = RV/G (15) 45 rev. 2 = JWG (15) 47 rev. 2 | RV/G – RV en coopération avec RP | I | → 1 |
| VI-16-2 | Analyse de l'application des dispositions transitoires pour la délivrance d'un premier certificat de visite aux bateaux faisant déjà l'objet d'un certificat de l'Union | 2016 - 2017 | RVBR, chapitre 24 | RV (15) 47 = RV/G (15) 65 = CESNI (15) 9 | RV/G - RV | II | |
| VI-16-3 | Si nécessaire, adaptation du RVBR pour tenir compte du futur règlement du parlement européen et du conseil relatif aux exigences concernant les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers | 2016 - 2017 | RVBR, Chapitre 8bis | RV (15) 69 = RV/G (15) 83 | RV/G - RV | II | → 4 |
| VI-16-4 | Délivrance des recommandations pour des équivalences et dérogations en application de l'article 2.19 du RVBR | 2016 - 2017 | RVBR, Article 2.19 | | RV/G - RV | I | |
| VI-16-5 | Amendement du RVBR à la suite des conclusions du CESNI sur les analyses du moratoire | 2016 - 2017 | RVBR, Chapitre 24 | 2014-I-16 RV/G (14) 68 rev. 4 = JWG (14) 63 rev. 4 | RV/G - RV | I | |
| VI-16-6 | Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du Comité du règlement de police et du Comité économique, notamment sur le verdissement | 2016 - 2017 | RVBR | | RV/G - RV | II | |

PROTOCOLE 9

Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2016-2017

Résolution

La Commission centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission centrale pour la période 2016-2017.

Annexe

Présidence des comités pour la période 2016-2017

| PERIODE | ORGANES | | | | | | | | |
|-------------------------|---------|-----|-----|----|-----|----|----|----|-----|
| | PRE | BUD | ECO | DF | IEN | RP | RV | MD | STF |
| Présidence 2016/2017 | CH | CH | FR | DE | NL | FR | NL | BE | BE |

Vice-Présidence des Comités pour la période 2016-2017

| PERIODE | ORGANES | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|-----|-----|----|-----|----|----|----|-----|
| | PRE | BUD | ECO | DF | IEN | RP | RV | MD | STF |
| Vice- Présidence 2016/2017 | DE | DE | BE | NL | CH | BE | CH | FR | FR |

PROTOCOLE 10

Attestation d'appartenance à la navigation du Rhin et certificat d'exploitant

Résolution

La Commission centrale,

sur proposition de son Comité du droit fluvial,

se référant à sa résolution 1986-I-3, par laquelle l'utilisation en vue de certifier l'appartenance des bateaux à la navigation rhénane, d'un certificat d'exploitant et d'une attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, dont les modèles étaient annexés à ladite résolution, a été recommandée,

dans le but d'adapter ces deux modèles aux exigences actuelles et de moderniser leur mise à disposition,

adopte l'amendement ci-annexé de l'annexe de la résolution 1986-I-3.

Annexe

L'annexe de la résolution 1986-I-3 est remplacée par la mention suivante :

« Les modèles de certificat d'exploitant et d'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin peuvent être téléchargés sur le site de la CCNR (<http://www.ccr-zkr.org/>) ».

Annexes



**ATTESTATION D'APPARTENANCE A LA NAVIGATION DU RHIN
RHEINSCHIFFFAHRTS-ZUGEHÖRIGKEITSURKUNDE
RIJNVAARTVERKLARING
CERTIFICATE OF BELONGING TO THE NAVIGATION OF THE RHINE**

Données en rapport avec le bâtiment ■ Angaben zum Fahrzeug ■ Gegevens met betrekking tot het vaartuig ■ Vessel-related data

| | |
|---|--|
| Nom du bâtiment Name des Fahrzeugs Naam van het vaartuig Name of vessel | |
| Numéro européen unique d'identification du bateau ou numéro officiel Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer Unique European identification number of the vessels or official number | |
| Pays (et lieu) d'enregistrement du bâtiment Land der Registrierung des Fahrzeugs (und Registrierungsart) Land (en plaats) van registratie van het vaartuig Country (and place) of vessel registration | |
| Type de bâtiment Art des Fahrzeugs Soort vaartuig Type of vessel | |

Coordonnées du propriétaire du bâtiment ■ Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs ■ Gegevens eigenaar van het vaartuig ■ Details of vessel owner

| | |
|--|--|
| Nom ou raison sociale Name oder Firma Naam of firmanaam Name or company | |
| Adresse Anschrift Adres Address | |
| Tél. / Tel | |
| E-mail | |

- » Le bâtiment ci-dessus est considéré comme appartenant à la navigation du Rhin conformément à l'article 2 paragraphe 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et à l'article 2 paragraphe 3 de l'annexe du Règlement (CEE) n°2919/85.
- » Vorgenanntes Fahrzeug wird gemäss Artikel 2 Absatz 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 als zur Rheinschiffahrt gehörig betrachtet.
- » Het bovengenoemde vaartuig wordt ingevolge artikel 2, derde lid, van de Herzienne Rijnvaartakte en artikel 2, derde lid van Verordening 2919/85/EEG beschouwd als tot de Rijnvaart behorend.
- » The above vessel shall be deemed to belong to the navigation of the Rhine in accordance with article 2 paragraph 3 of the Revised Convention for Rhine Navigation and with article 2 paragraph 3 of the annex of Regulation (EEC) No. 2919/85.

Délivré à
Ausgestellt in
Afgegeven te
Issued in

le
de
d.d.
on

valable jusqu'au
gültig bis
geldig tot
valid until

Signature et cachet de l'autorité compétente
Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde
Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit
Signature and stamp of the competent authority

**CERTIFICAT D'EXPLOITANT
AUSRÜSTERBESCHEINIGUNG
EXPLOITATIECERTIFICAAT
OPERATOR'S CERTIFICATE**



Ce certificat doit être présenté à l'autorité dont relève le propriétaire du bâtiment.
Diese Bescheinigung ist bei der für den Eigentümer des Fahrzeuges zuständigen Behörde vorzulegen.
Dit certificaat moet aan de voor de eigenaar van het vaartuig bevoegde overheid worden voorgelegd.
This certificate must be presented to the authority under whose jurisdiction the vessel owner falls.

Données en rapport avec le bâtiment ■ Angaben zum Fahrzeug ■ Gegevens met betrekking tot het vaartuig ■ Vessel-related data

| | |
|---|--|
| Nom du bâtiment Name des Fahrzeugs Naam van het vaartuig Name of vessel | |
| Numéro européen unique d'identification du bateau ou numéro officiel Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer Unique European identification number of the vessels or official number | |
| Pays (et lieu) d'enregistrement du bâtiment Land der Registrierung des Fahrzeugs (und Registrierungsart) Land (en plaats) van registratie van het vaartuig Country (and place) of vessel registration | |
| Type de bâtiment Art des Fahrzeugs Soort vaartuig Type of vessel | |

Coordonnées de l'exploitant du bâtiment ■ Angaben zum Ausrüster des Fahrzeuges ■ Gegevens exploitant van het vaartuig ■ Vessel operator's details

| | |
|--|--|
| Nom ou raison sociale Name oder Firma Naam of firmanaam Name or company | |
| Adresse Anschrift Adres Address | |
| Tél. / Tel | |
| E-mail | |

- » Par le présent certificat il est attesté que l'exploitant ci-dessus remplit conformément à l'article 5 du Règlement d'application du Protocole additionnel n°2 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin les conditions en vue de l'exploitation du bâtiment appartenant à la navigation du Rhin de même que les conditions du Règlement (CEE) n°2919/85.
- » Diese zusätzliche Bescheinigung bestätigt, dass der vorstehende Ausrüster nach Artikel 5 der Ausführungs-Verordnung zu Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte die Bedingungen für die Ausrüstung eines zur Rheinschiffahrt gehörigen Fahrzeuges sowie die Bedingungen nach Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 erfüllt.
- » Dit certificaat bevestigt dat de exploitant ingevolge artikel 5 van de uitvoeringsverordening bij het Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herzene Rijnvaartakte aan de voorwaarden voldoet voor de exploitatie van een tot de Rijnvaart behorend vaartuig alsook aan de voorwaarden van Verordening 2919/85/ EEG.
- » This certificate testifies that the aforementioned operator complies with the conditions governing the operation of the vessel belonging to the navigation of the Rhine in accordance with article 5 of the Implementing regulation of Additional Protocol No. 2 to the revised Convention for the Navigation of the Rhine as well as with the conditions of Regulation (EEC) N° 2919/85.

Délivré à
Ausgestellt in
Afgegeven te
Issued in

le
de
d.d
on

valable jusqu'au
gültig bis
geldig tot
valid until

Signature et cachet de l'autorité compétente
Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde
Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit
Signature and stamp of the competent authority

PROTOCOLE 11

État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

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

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

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

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

Protocole additionnel n° 6 : augmentation à 25.000 euros du montant des amendes
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2011.

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

Protocoles en cours de ratification

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

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

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

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

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

1 Réserves et déclarations faites par l'Allemagne

Réserves :

1. La République fédérale d'Allemagne, en vertu de l'article 18 paragraphe 1 de la Convention se réserve le droit de ne pas appliquer, en totalité ou en partie, les dispositions de la Convention, aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) à c) ainsi qu'aux bateaux visés à l'article 18, paragraphe 1, lettres d) et e) de la Convention CLNI.
2. La République fédérale d'Allemagne déclare, en vertu de l'article 18, paragraphe 2 de la Convention, qu'elle n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, 2^{ème} phrase, lettres a) et b).

Déclaration :

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que l'adite Convention est applicable à toutes les voies navigables allemandes.

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

Réserve :

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

Déclaration :

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

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

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

Réserve :

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

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

Déclaration :

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

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

Réserve :

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

Déclaration :

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

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

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

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

| Participants | Signature | Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion |
|---------------------|-------------------|--|
| Allemagne | 11 juillet 2013 | - |
| Autriche | | |
| Belgique | 27 septembre 2012 | - |
| Bulgarie | | - |
| France | 27 septembre 2012 | - |
| Luxembourg | 27 septembre 2012 | 25 septembre 2014 |
| Pays-Bas | 29 novembre 2012 | - |
| Pologne | 3 décembre 2013 | |
| Serbie | 18 juin 2013 | 18 juin 2013 |
| Slovaquie | | |
| Suisse | | |

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

signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009.

Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

signée à Budapest le 22 juin 2001, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002

Luxembourg : 25 mars 2004

Roumanie : 3 avril 2004

Suisse : 19 mai 2004¹

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 14 novembre 2005

Bulgarie : 19 avril 2006

Pays-Bas : 20 juin 2006

Russie : 11 avril 2007

France : 11 mai 2007

Allemagne : 10 juillet 2007

Slovaquie : 27 novembre 2007

Moldavie : 21 avril 2008

Belgique : 5 août 2008

Serbie : 10 juin 2010²

Ukraine : 17 avril 2014

¹ Déclaration faite par la Suisse

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

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

² Déclaration faite par la Serbie

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

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

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

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

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

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

Russie : adhésion le 10 octobre 2002
Pays-Bas : acceptation le 30 avril 2003
Hongrie : adhésion le 4 mai 2004
Autriche : adhésion le 9 novembre 2004
Bulgarie : ratification le 7 mars 2006
Luxembourg : ratification le 24 mai 2007
Allemagne : ratification le 31 janvier 2008
Moldavie : acceptation le 19 février 2008
France : approbation le 3 avril 2008
Roumanie : adhésion le 3 décembre 2008
Croatie : ratification le 4 mars 2009
Slovaquie : ratification le 20 octobre 2009
Ukraine : adhésion le 28 janvier 2010
Pologne : adhésion le 25 juin 2010
Serbie : adhésion le 6 janvier 2011
Suisse : adhésion le 8 février 2011
République tchèque : ratification le 21 septembre 2011
Belgique : adhésion le 17 juin 2014

PROTOCOLE 12

Plainte de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) contre la loi allemande relative au salaire minimum

Résolution

La Commission centrale

prend acte de la résolution suivante relative à la plainte de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) adoptée le 23 octobre 2015 suivant la procédure écrite :

« Résolution du 23 octobre 2015

La Commission centrale charge son Secrétaire Général de communiquer la lettre en annexe au plaignant. »

Annexe

Annexe au protocole 12

Strasbourg, le 17 novembre 2015

Monsieur Didier LEANDRI
Président de l'UENF
Postbus 23210
NL- 3001 KE ROTTERDAM

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 45a) de l'Acte de Mannheim, la CCNR a examiné la plainte de l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) en date du 28 janvier 2015, par laquelle elle affirme que les exigences de la loi allemande relative au salaire minimum (MiLoG) applicables aux employeurs étrangers qui emploient des salariés en Allemagne, constituent une entrave à la liberté de navigation et seraient par conséquent contraires à l'article 1er, alinéa 2 et à l'article 4 de la Convention de Mannheim.

Sur la recevabilité

La CCNR estime que la plainte ne se heurte à aucun motif d'irrecevabilité et qu'il convient par conséquent de la déclarer recevable.

Sur le fond

L'UENF estime que la loi allemande relative au salaire minimum serait contraire aux articles 1er et 4 de la Convention de Mannheim.

SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 1er DE LA CONVENTION

L'article 1er de la Convention garantit la liberté de navigation sur le Rhin pour les bateaux de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale. L'alinéa 2 dispose que, sauf les règlements visés au premier alinéa, « il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation ».

Les principes d'interprétation de la Convention de Mannheim énoncés dans la résolution 2003-II-10 viennent éclairer cette disposition (annexe).

Ainsi la CCNR est compétente pour établir toute prescription relative à la sécurité et à la prospérité de la navigation du Rhin. Néanmoins pour les domaines qui ne sont pas spécifiques à la sécurité et sous réserve de ne pas comporter une restriction à la liberté de navigation sur le Rhin, les États membres peuvent prendre des mesures intéressant la navigation rhénane à conditions que ces mesures

- soient compatibles avec les prescriptions établies par la CCNR ;
- n'affectent pas l'unité du régime de la navigation ;
- n'aboutissent pas à une discrimination basée sur la nationalité.

La réserve générale consistant à ne pas comporter une restriction à la liberté de navigation sur le Rhin est spécifiée au point 2 des Principes d'interprétation. Les dispositions pertinentes pour le cas d'espèce s'énoncent ainsi :

« 2.3 Il y a en principe restriction à la libre navigation notamment dans les cas suivants :

[...]

2.3.4 Lorsqu'une prescription qui ne concerne pas directement la navigation (prescription qui n'est pas spécifique à la navigation intérieure) constitue indirectement une restriction disproportionnée à la navigation »

« 2.4 Par contre, il n'y a pas en principe restriction à la libre navigation dans les cas suivants :

[...]

2.4.2 du fait de prescriptions qui ne sont pas spécifiques à la navigation intérieure (exemples : prescriptions générales relatives à la protection de la sécurité et de l'ordre public, les prescriptions relatives à la possession d'armes, à l'utilisation de certains produits ou les prescriptions générales du droit social. »

Partant, pour être qualifiée de restriction à la liberté de navigation sur le Rhin, une réglementation nationale doit être spécifique à la navigation rhénane, ou lorsqu'une qu'elle ne concerne pas directement la navigation engendrer indirectement une restriction disproportionnée de la navigation voire une entrave sérieuse pour la navigation. Il sera également en principe question de restriction à la liberté de navigation si les usagers de la voie d'eau sont soumis à une obligation ou à une interdiction dont la non-observation est sanctionnée dans le contexte de la navigation ou dans le contexte d'une activité directement liée à la navigation. A l'opposé, il n'y a pas en principe restriction à la libre navigation, en cas de réglementations non spécifiques à la navigation intérieure par exemple des prescriptions générales pour la protection de la sécurité et de l'ordre public ou des prescriptions relevant du droit social.

Ces précisions données, il convient à présent de qualifier la loi allemande relative au salaire minimum afin de déterminer si elle appartient aux domaines pour lesquels les États membres peuvent prendre des mesures intéressant la navigation rhénane et dans l'affirmative si la loi allemande répond aux conditions pour ce faire.

La loi allemande sur le salaire minimum doit être qualifiée de réglementation du travail ou de réglementation sociale de caractère général. Elle n'est aucunement spécifique à la sécurité de la navigation rhénane. Ne prévoyant aucune distinction concernant le type d'emploi exercé et ne fixant que de manière générale le droit à la perception du salaire minimum pour tous les employés, et ceci, conformément à son article 20, indépendamment du fait que l'employeur ait établi son siège en Allemagne ou à l'étranger, elle n'est pareillement dans aucun cas spécifique à la navigation intérieure. En outre, les contraintes administratives occasionnées par la loi relative au salaire minimum ne sauraient constituer pour les employeurs une contrainte disproportionnée ou même une entrave sérieuse de la navigation. D'autant plus que le règlement relatif aux obligations de notification au sens de la loi relative au salaire minimum, de la loi relative au détachement des salariés, de la loi relative au travail intérimaire (MiLoMeldV), du règlement relatif à la modification de l'obligation de l'enregistrement des horaires de travail conformément à la loi relative au salaire minimum (MiLoAufzV) et du règlement relatif aux obligations de documentation au sens des articles 16 et 17 de la loi relative au salaire minimum pour certaines catégories de salariés (MiLoDokV) vient concrétiser ces obligations de la loi relative au salaire minimum et les simplifie considérablement pour le secteur du transport et donc aussi pour la navigation intérieure. La contrainte ne serait disproportionnée que si les obligations introduites par la loi relative au salaire minimum rendaient quasiment impossible pour l'employeur l'exercice de son activité principale, c'est à dire l'exploitation de bateaux de navigation intérieure à des fins les plus diverses, ou si ces obligations entravaient de manière significative cette activité. Or, outre que cet argument n'a pas été avancé, il n'existe en l'état aucune preuve de ce fait. Enfin, l'infraction à la loi relative au salaire minimum n'est pas sanctionnée par une interdiction de la navigation ni par une suspension du droit à la navigation, puisqu'en cas d'infractions à ladite loi, son article 22 ne prévoit qu'une procédure de sanction suivant les principes généraux du droit.

Les développements qui précèdent permettent de conclure que la loi allemande sur le salaire minimum ne comprend pas non plus de restriction à la liberté de navigation sur le Rhin. Partant, la loi allemande appartient aux domaines pour lesquels les États membres peuvent prendre des mesures intéressant la navigation rhénane. Il faudrait à présent vérifier qu'elle répond aux conditions spécifiées au point 1.3. des principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim.

La CCNR est d'avis que la compatibilité de la loi allemande avec ses propres prescriptions ne pose pas de problème particulier, de même qu'elle n'affecte pas l'unité du régime de la navigation. Reste donc à vérifier que la loi n'aboutit pas à une discrimination basée sur la nationalité. Seule la prescription de l'article 16 de la loi relative au salaire minimum, qui s'applique notamment aux sociétés de transport et de logistique, contient une disposition spéciale applicable aux employeurs ayant établi leur siège à l'étranger. Le point déterminant n'étant cependant pas la nationalité de l'employeur mais le fait que son siège principal soit établi à l'étranger, il n'en résulte pas une discrimination fondée sur la nationalité. Il en résulte que les employeurs allemands sont également concernés, dès lors qu'ils ont établi leur siège à l'étranger, ou inversement. Le fait que l'obligation de notification prévue à l'article 16 de la loi relative au salaire minimum retienne comme critère le siège de l'employeur à l'étranger est objectivement fondé. Les informations contenues dans la notification exigée sont nécessaires afin de permettre aux autorités compétentes de contrôler le salaire minimum versé par ces employeurs.

SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 4 DE LA CONVENTION

L'article 4 de la Convention de Mannheim protège le droit des bateaux appartenant à la navigation rhénane à effectuer des transports de marchandises et de personnes sur le Rhin. L'alinéa 3 contraint les États contractants à traiter à tous égards les bateaux appartenant à la navigation rhénane et leurs cargaisons, sur les voies navigables mentionnées, de la même manière que leurs propres bateaux de la navigation rhénane et leurs cargaisons. Le critère déterminant est ici le bateau et sa cargaison, et non la réglementation, en matière de droit du travail et de droit social, des conditions de travail des personnes employées à bord. De ce point de vue, le champ de protection de l'article 4 de la Convention de Mannheim n'est pas concerné.

En vertu de ce qui précède, la CCNR estime la plainte de l'UENF non fondée.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Hans VAN DER WERF
Secrétaire général

Copie : Madame Hacksteiner

PROTOCOLE 2003-II-10

Principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim

Résolution

La Commission centrale approuve les principes d'interprétation de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Annexe au protocole 10

- 1. La CCNR est compétente pour établir toute prescription relative à la sécurité et à la prospérité de la navigation du Rhin.**
- 1.1 Ces prescriptions qui doivent être conformes à l'Acte de Mannheim peuvent concerner les domaines les plus divers :
 - 1.1.1 mesures relatives au maintien de la sécurité générale (article 1^{er} de l'Acte de Mannheim),
 - 1.1.2 prescriptions relatives aux bateaux, aux capitaines et aux équipages (articles 22 et 23 de l'Acte de Mannheim),
 - 1.1.3 prescriptions de police (article 32 de l'Acte de Mannheim),
 - 1.1.4 mesures visant à établir des prescriptions communes pour l'exercice de la navigation, dès lors qu'elles permettent d'assurer la prospérité de la navigation (article 45),
 - 1.1.5 règlements portant sur les installations terrestres pour autant qu'il s'agit de mesures correspondant aux objectifs sus-indiqués.
- 1.2 Les questions de sécurité spécifiques à la navigation rhénane sont réglées en principe par la CCNR. Sauf exception, ces prescriptions de la CCNR sont exhaustives. Les prescriptions nationales relatives à ces domaines ne portent que sur les questions relevant exclusivement du droit national, pour lesquelles la CCNR n'intervient pas ou pour lesquelles elle a expressément reconnu la compétence réglementaire des Etats contractants (Article 23 de l'Acte de Mannheim).
- 1.3 Pour les domaines qui ne sont pas spécifiques à la sécurité de la navigation rhénane et sous réserve de ne pas comporter une restriction à la liberté de navigation sur le Rhin (voir ci-après n° 2), les Etats membres peuvent prendre des mesures intéressant la navigation rhénane dans les conditions suivantes :
 - 1.3.1 Ces mesures doivent être compatibles avec des prescriptions établies par la CCNR,
 - 1.3.2 Les prescriptions nationales ne doivent pas affecter l'unité du régime de la navigation ni aboutir à une discrimination basée sur la nationalité.
- 1.4 Lorsqu'une prescription est adoptée dans le cadre de la CCNR, les Etats membres sont tenus d'abroger toute réglementation nationale contraire dès lors qu'il s'avère impossible d'en donner une interprétation aboutissant à une harmonisation.
 - 1.4.1 Les obligations souscrites par les Etats membres à l'égard d'autres Etats ou à l'égard d'organisations internationales doivent tenir compte des obligations (de droit international) découlant de l'Acte de Mannheim et des prescriptions établies dans le cadre de la CCNR,

1.4.2 Les obligations résultant pour les Etats membres du droit européen ainsi que d'autres obligations résultant du droit international doivent être respectées.

2. La compétence essentielle de la CCNR concerne la préservation de libre navigation sur le Rhin (article 1^{er}, paragraphe 2, de l'Acte de Mannheim).

2.1 Les restrictions à la libre navigation sur le Rhin résultent des stipulations de l'Acte de Mannheim ou des prescriptions communes établies par la CCNR (Article 1 AM).

2.2 Les Etats membres sont tenus de coopérer avec la CCNR afin d'adapter les prescriptions communes à l'état de la technique.

2.3 Il y a en principe restriction à la libre navigation notamment dans les cas suivants :

2.3.1 lorsqu'une réglementation est spécifique à la navigation rhénane et affecte les conditions de navigation,

2.3.2 lorsque des mesures ou des prescriptions impliquent une gêne importante pour la navigation,

2.3.3 lorsqu'il est imposé aux usagers de la voie d'eau une obligation de faire ou une interdiction sanctionnée dans l'action de navigation elle-même ou dans une activité qui en constitue l'accessoire direct,

2.3.4 lorsqu'une prescription qui ne concerne pas directement la navigation (prescription qui n'est pas spécifique à la navigation intérieure) constitue indirectement une restriction disproportionnée à la navigation.

2.4 Par contre, il n'y a pas en principe restriction à la libre navigation notamment :

2.4.1 du fait de l'application de prescriptions du droit civil ou du droit commercial qui concernent la navigation intérieure (par exemple : régime du contrat de transport en navigation intérieure),

2.4.2 du fait de prescriptions qui ne sont pas spécifiques à la navigation intérieure (exemple : prescriptions générales relatives à la protection de la sécurité et de l'ordre public, telles que les prescriptions relatives à la possession d'armes, à l'utilisation de certains produits ou les prescriptions générales du droit social),

2.4.3 du fait d'une interruption de courte durée de la navigation dans les conditions définies par le règlement de police.

Note du Secrétariat présentant un commentaire du protocole 2003-II-10 relatif aux principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim

Règles d'application de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin

La Convention Révisée pour la Navigation du Rhin, reprenant les orientations fixées par le Congrès de Vienne, consacre le principe fondamental de libre navigation sur le Rhin (article 1).

Ce principe implique d'éviter ou de réduire au mieux les entraves à la navigation :

- entraves physiques liées à la disponibilité de la voie navigable et de ses aménagements accessoires,
- entraves administratives, fiscales ou douanières, résultant en particulier du paiement de droits basés sur le fait de la navigation (article 3),
- entraves juridiques ou réglementaires entraînant une restriction de l'usage de la voie d'eau.

Seules sont admises les limitations à la navigation prévues par la Convention révisée pour la Navigation du Rhin ou décidées par la CCNR.

De manière constante, la CCNR et ses Etats membres ont déduit de ce principe fondamental les principes accessoires suivants ¹:

- L'égalité de traitement (voir jugement de la Chambre des Appels du 10 février 2003 Herweck). Les différences de traitement doivent être justifiées par des éléments objectifs en relation avec la sécurité générale, le bon ordre de la circulation ou l'intérêt général. Elles ne sauraient être fondées sur la nationalité².
- L'unité du régime de la navigation rhénane. Celle-ci implique le développement de règles uniformes applicables à tous les acteurs de la navigation du Rhin et à toutes les sections du fleuve (sous réserve de règles de police particulières que peuvent justifier les caractéristiques d'un tronçon déterminé de la voie d'eau).

Afin de mettre en œuvre ces principes, la CCNR³ a été investie des compétences suivantes :

- mettre en œuvre les principes susmentionnés par des règlements communs (article 1),
- garantir un haut niveau de sécurité pour la navigation et son environnement,
- favoriser la prospérité de la navigation rhénane et européenne (article 45).

Par ailleurs, la CCNR est compétente pour adopter des protocoles additionnels à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin.

Alors que les compétences résultant de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin sont détenues par la CCNR en tant qu'organisation internationale disposant d'une autonomie juridique, la compétence d'adopter des protocoles additionnels est exercée par la CCNR comme conférence diplomatique permanente.

¹ ainsi qu'il ressort de la résolution 2001-I-3 relative aux objectifs de la CCNR.

² sous réserve des mesures particulières adoptées dans le cadre du protocole additionnel n° 2.

³ dont la création remonte au Congrès de Vienne et est donc antérieur à la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin.

I) Les compétences détenues par la CCNR en tant qu'organisation internationale

La CCNR exerce ses compétences comme des attributions propres dans le cadre de ses organes de direction : les décisions sont prises par la réunion plénière à l'unanimité. Le caractère propre de ces compétences est illustré par le fait qu'à défaut de refus manifesté dans un délai d'un mois, ces décisions sont obligatoires pour les Etats membres (article 46).

Les compétences de la CCNR sont tantôt exclusives, tantôt concurrentes avec celles des Etats membres. Elles sont exercées en tenant compte du contexte international.

A) Compétences exclusives de la CCNR

- 1) Ces compétences exclusives sont relatives à toute prescription qui implique une restriction à la libre navigation sur le Rhin.

Les Etats membres ont transféré à la CCNR la compétence de prendre des "règlements pour le maintien de la sécurité générale" qui recouvrent toutes les réglementations susceptibles d'affecter la libre circulation sur le Rhin.

Les Etats membres sont tenus de coopérer avec la CCNR afin d'adapter les règlements communs à l'évolution de la technique.

- 2) L'existence d'une éventuelle restriction à la libre navigation sur le Rhin au sens de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin doit être analysée pour chaque type de mesures ayant une incidence sur la navigation rhénane.

- a) Un tel effet sur la libre navigation survient en règle générale pour toute mesure:

- o qui conditionne ou affecte spécifiquement les conditions de navigation. Il en est ainsi en particulier pour les prescriptions définissant les exigences imposées aux bateaux, aux capitaines et aux équipages (articles 22 et 23) ainsi que les prescriptions de police de la navigation (article 32) ;
- o qui implique une gêne importante ou disproportionnée pour la navigation même si elle n'est pas spécifique à la navigation ;
- o qui impose aux usagers de la voie d'eau une obligation de faire ou une interdiction sanctionnée dans l'action de navigation ou dans une activité qui en constitue l'accessoire direct.

- b) Par contre, un tel effet sur la libre navigation n'est en règle générale pas occasionné :

- o par les réglementations relatives au droit civil, au droit commercial ou au droit social, non sanctionnées par l'interdiction ou la suspension du droit de naviguer ;
- o du fait de prescriptions de caractère général non spécifiques à la navigation, notamment en matière d'ordre public, d'hygiène ou de sécurité ;
- o par des interruptions de courte durée de la navigation n'ayant pas de caractère répétitif et fréquent.

B) Les compétences de la CCNR concurrentes avec celles des Etats membres

La CCNR est investie d'une compétence de décision dans certaines questions, sans que cette compétence ne puisse également faire l'objet de décisions de la part des Etats membres ou d'autres institutions.

- 1) Ce domaine est très large et concerne toute mesure utile pour la navigation rhénane et intérieure. Il inclut en particulier¹:
 - la garantie d'un cadre économique adéquat ;
 - . actions assurant des conditions loyales de concurrence ;
 - . observation du marché ;
 - . coordination des acteurs de la voie d'eau ;
 - . promotion de l'amélioration de l'infrastructure ;
 - . valorisation des métiers de la batellerie ;
 - . prise en compte des nouvelles technologies ;
 - . soutien à l'ouverture de nouveaux marchés.
 - la compétitivité de la voie d'eau
 - . contribution à l'amélioration de l'image de marque de la navigation rhénane ;
 - . études, analyses et recherches ;
 - . surveillance en vue de l'amélioration de la fiabilité et de la disponibilité de la voie d'eau ;
 - . concours à l'intégration du transport fluvial dans le transport combiné ;
 - . adaptation des aménagements et installations terrestres intervenant dans les opérations de chargement/déchargement.
 - l'harmonisation des règles juridiques applicables à la navigation intérieure au plan européen et pan-européen ;
 - les mesures de police et de sécurité non incluses dans la compétence exclusive de la CCNR ;
 - le développement des mesures de formation du personnel et d'attractivité de la profession hors la question relevant de la compétence exclusive ;
 - les conditions d'emploi et de travail ;
 - la réduction des émissions polluantes de toute nature originaires de la navigation intérieure ;
 - toutes mesures favorables à l'intégration de la voie d'eau dans un cadre respectueux de l'environnement.
- 2) Les questions de sécurité spécifiques à la navigation intérieure sont réglées pour le Rhin en principe par la seule CCNR. Sauf exception, ces prescriptions sont exhaustives. Des prescriptions nationales dans ce domaine peuvent concerner des questions :
 - . relevant traditionnellement du droit national ;
 - . pour lesquelles la CCNR a reconnu expressément la compétence des Etats membres (article 23).

¹ Cette liste est issue de la résolution 2001-I-3 relative aux objectifs de la CCNR.

- 3) Les Etats peuvent, dans les domaines de compétence concurrente prendre des mesures relatives à la navigation rhénane dans les conditions suivantes :
- elles ne doivent pas méconnaître la Convention révisée pour la Navigation du Rhin,
 - elles ne doivent comporter de restriction à la liberté de navigation sur le Rhin,
 - elles ne doivent pas affecter l'unité du régime de la navigation rhénane ni aboutir à une discrimination basée sur la nationalité,
 - elles doivent être compatibles avec les prescriptions de la CCNR.

Par conséquent :

- . une mesure nouvelle prise par un Etat membre dans un domaine de compétence concurrente doit tenir compte de la réglementation prise par la CCNR ;
- . dans le cas d'une mesure nouvelle prise par la CCNR dans un domaine de compétence concurrente, les Etats membres sont tenus d'abroger les réglementations nationales contraires, dès lors qu'il s'avère impossible d'en donner une interprétation permettant d'aboutir à une harmonisation avec la réglementation de la CCNR.

Il n'y a pas de difficultés si les règles édictées d'une part par la CCNR et d'autre part par une autorité concurrente concernent des questions différentes, si elles se complètent ou du moins, si elles sont compatibles entre elles.

C) Les compétences de la CCNR et le cadre international

1) Combinaison des compétences de la CCNR avec d'autres compétences internationales

L'exercice des compétences de la CCNR doit se concilier avec les obligations internationales des Etats membres ou les compétences d'autres organisations internationales (en particulier de la Communauté européenne) de la manière suivante :

- a) Les obligations souscrites par les Etats membres à l'égard d'autres Etats, d'autres organisations internationales ou à l'égard de la Communauté européenne doivent tenir compte des obligations de droit international découlant de la Convention Révisée pour la Navigation et des prescriptions établies dans le cadre de la CCNR (article 30 Convention de Vienne sur les traités ; article 307 Traité CE).

Les Etats parties à la Convention de Mannheim ne peuvent légalement s'engager à l'égard de tiers que dans le respect des compétences à caractère exclusif qu'ils ont transférées à la CCNR.

- b) Dans l'exercice de ses compétences, la CCNR doit tenir compte des obligations acceptées par les Etats membres dans le cadre du droit international ou dans le cadre de la Communauté européenne :
- Dans le domaine des compétences concurrentes, si un ou plusieurs Etats membres ont pris des engagements internationaux, la CCNR doit tenir compte de ces engagements dans les prescriptions qu'elle adopte.
 - Dans le domaine des compétences exclusives de la CCNR, les Etats ne peuvent prendre d'engagements internationaux car ils ont transféré les compétences en cause à la CCNR, mais celle-ci veille à harmoniser l'exercice de ses compétences avec celles d'autres instances compétentes en matière de navigation intérieure.

2) L'action de la CCNR en tant qu'organisation internationale

Dans l'exercice de ses compétences, la CCNR coopère avec les autres organisations internationales. Elle dispose à cette fin des pouvoirs juridiques nécessaires (article 44 quinquies).

Dans ce cadre, la CCNR a conclu un accord de siège avec la République française, un accord de coopération avec la Commission européenne et procédé à des échanges de lettres avec d'autres organisations.

II) Compétence de la CCNR en tant que conférence diplomatique permanente

- A) La CCNR dispose de manière traditionnelle du pouvoir de préparer et d'approuver en son sein les amendements qui paraissent appropriés à la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin, l'acceptation définitive de ces amendements étant subordonnée à la signature et à la ratification par les Etats membres.

Ceux-ci ont ainsi reconnu à la CCNR le pouvoir d'examiner et d'approuver tout projet d'amendement à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin avant qu'il soit adopté par les Etats membres.

- B) Dans sa qualité de conférence diplomatique permanente, la CCNR constitue le cadre habituel dans lequel les Etats membres se concertent au sujet de toute question relative à l'évolution de la navigation intérieure rhénane et européenne.

Dans ce cadre, les Etats membres peuvent :

- adopter des positions communes ;
- préparer la conclusion d'accords spécifiques ;
- définir des actions concertées ;
- adresser des recommandations à leurs autorités respectives ;
- définir des modalités de coopération spécifiques.

PROTOCOLE 13

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour le premier semestre de l'année 2015 et des perspectives pour l'année 2016.

Annexe

**Rapport à la Commission centrale sur la situation économique
de la navigation rhénane au premier semestre 2015 et perspectives pour l'année 2016**

I. Conditions économiques générales et volume global de transport

La reprise économique se poursuit en Europe, mais moins vite que prévu. Dans ses dernières prévisions de septembre 2015, l'OCDE s'attend néanmoins à une augmentation du taux de croissance du PIB dans la zone euro, en particulier en Allemagne, en France, en Belgique et aux Pays-Bas.

L'avantage conjoncturel de la baisse des prix du pétrole et de la dépréciation de l'euro devrait permettre une hausse du produit intérieur brut réel dans la zone euro d'environ 1,6 % en 2015, par rapport à seulement 0,9 % en 2014. Pour l'année prochaine, l'OCDE prévoit 1,9 %.

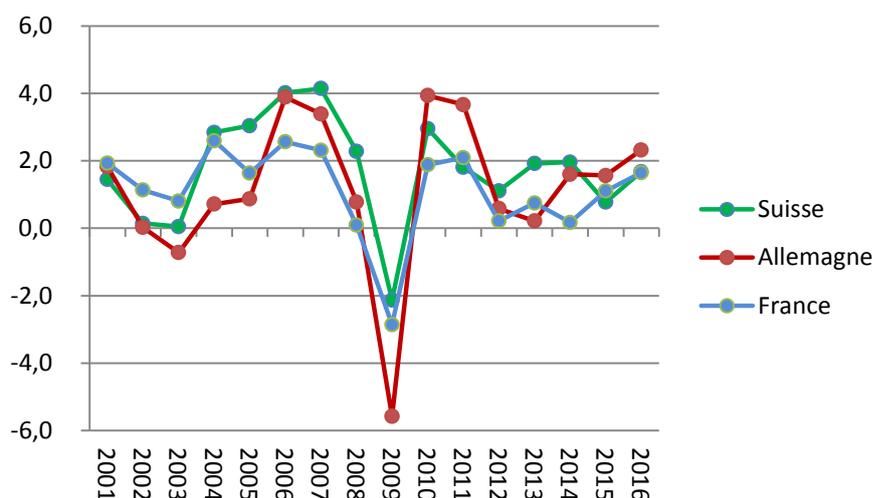
Tableau 1 : taux de croissance du produit intérieur brut réel (%), y compris les prévisions pour 2015 et 2016

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| Belgique | 0,1 | 0,3 | 1,1 | 1,3 | 1,8 |
| France | 0,2 | 0,7 | 0,2 | 1,1 | 1,7 |
| Allemagne | 0,6 | 0,2 | 1,6 | 1,6 | 2,3 |
| Pays-Bas | -1,6 | -0,7 | 0,9 | 2,0 | 2,2 |
| Suisse | 1,1 | 1,9 | 2,0 | 0,8 | 1,7 |
| Zone euro | -0,8 | -0,3 | 0,9 | 1,4 | 2,1 |

Source : perspectives économiques de l'OCDE (septembre 2015). Les valeurs pour 2015 et 2016 sont des prévisions

La reprise en Europe demeure toutefois plus lente qu'aux États-Unis où, pour 2016, est prévue une hausse de 2,6 %. La raison de ce retard de l'Europe par rapport aux États-Unis réside dans la faiblesse de la demande d'investissement.

Fig. 1 : taux de variation du PIB réel par rapport à l'année précédente en % (Allemagne, France, Suisse) *



Source : perspectives économiques de l'OCDE (septembre 2015).

* Les valeurs pour 2015 et 2016 sont des prévisions

Fig 2 : taux de variation du PIB réel par rapport à l'année précédente en % (Belgique, Pays-Bas) *



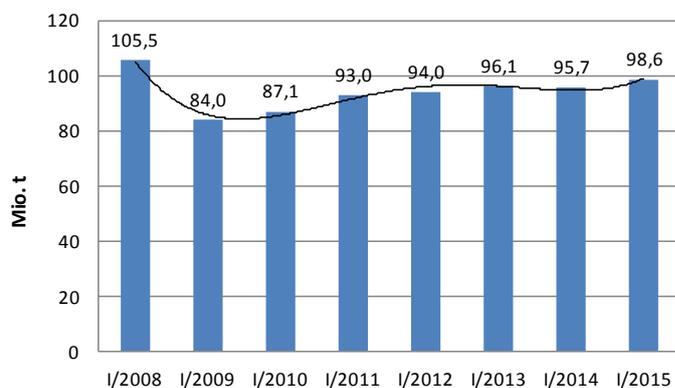
Source : perspectives économiques de l'OCDE (septembre 2015)

* les valeurs pour 2015 et 2016 sont des prévisions

La demande de transport a été stimulée par les fondamentaux macroéconomiques, ce qui s'est traduit par une augmentation du tonnage transporté sur le Rhin au cours du premier semestre de l'année 2015. Sur le Rhin traditionnel ont été transportées 98,6 millions de tonnes, soit 3 % plus qu'au cours du premier semestre de l'année 2014 (95,7 millions de tonnes). A titre de comparaison: le transport ferroviaire a régressé en Allemagne de 3 % au cours du premier semestre, ce qui s'explique par les grèves survenues en avril et mai. Cette baisse a été particulièrement marquée en ce qui concerne le transport ferroviaire de conteneurs. ¹Une comparaison générale entre le transport de conteneurs par train et par bateau sur l'axe Rhénan est présentée dans la section 11a) « Conteneurs ».

Un examen sur plusieurs années permet de constater que, si le volume de transport semestriel sur le Rhin connaît une légère reprise depuis le marasme de l'année 2009 (voir le graphique), à l'instar de l'activité économique globale, cette reprise se caractérise par une croissance plus faible que prévu et espéré il y a encore quelques années.

Fig 3 : transport de marchandises sur le Rhin traditionnel par semestres (2008 - 2015)



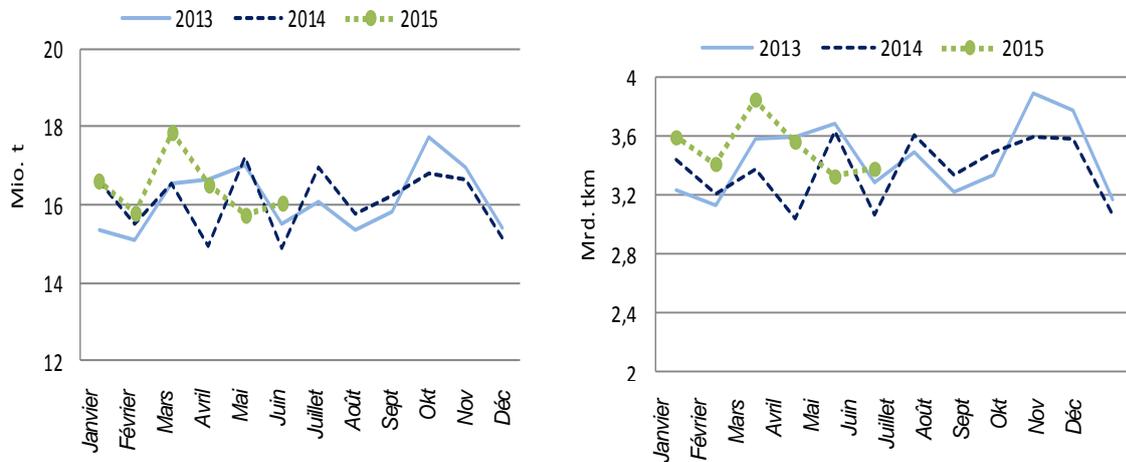
Sources : calcul du Secrétariat de la CCNR sur la base de données de destatis

La prestation de transport sur le Rhin traditionnel a augmenté plus fortement que la quantité transportée. Le produit des volumes transportés et de la distance parcourue a atteint au premier semestre 21,1 milliards de tonnes-kilomètres, soit une augmentation de 7 % par rapport à la même période de l'année dernière. Plus de la moitié de cette prestation de transport (54 %) a été effectuée sur le Rhin inférieur, un tiers a été effectué sur le Rhin moyen et un peu plus d'un huitième sur le Rhin supérieur.

¹ Source : Office fédéral des statistiques (destatis), communiqué de presse du 1er septembre 2015 - 319/15 Le transport ferroviaire de conteneurs a atteint 2,8 millions d'EVP au premier semestre (-13,7 %) , contre 1,26 millions d'EVP en navigation intérieure (+7 %).

L'évolution mensuelle fait apparaître qu'à la fois le volume transporté et la prestation de transport ont atteint un pic provisoire au cours de l'année, qui sera probablement dépassé par le pic saisonnier qui est généralement constaté en automne.

Fig. 4 et 5 : volume transporté et prestation de transport mensuels sur le Rhin traditionnel



Source : destatis

II. Situation dans le secteur de la cale sèche

a) Volumes transportés

Produits agricoles, alimentaires et fourragers

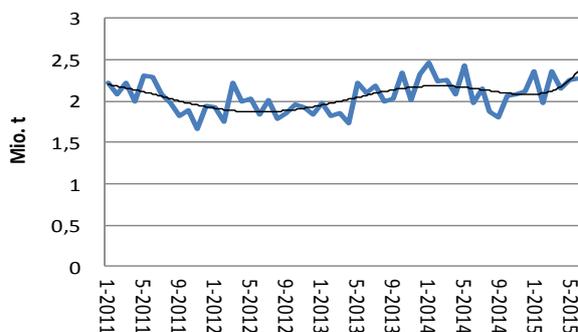
Au cours du premier semestre de l'année 2015 ont été transportées environ 6,2 millions de tonnes de produits agricoles et forestiers, soit une hausse de 11 % par rapport à 2014. La comparaison pluriannuelle montre que les volumes de transport les plus élevés sont atteints en octobre. A ce jour, le transport des produits alimentaires et fourragers n'a pas connu de variations cette année par rapport à l'année dernière. De janvier à juin ont été transportées au total 3,5 millions de tonnes, soit autant qu'au cours de la même période de l'année dernière.

La somme des deux segments représente un total transporté d'environ 9,7 millions de tonnes, contre 9,1 millions de tonnes l'année dernière et 9,8 en 2013. Au premier semestre de l'année 2015, le volume se situe par conséquent dans la moyenne pluriannuelle (pour la période 2002-2013).

Minerais, métaux et produits métalliques

Le transport de minerai sur le Rhin a atteint au premier semestre de l'année 13,4 millions de tonnes, soit un volume similaire à celui de la même période de l'année dernière. L'évolution mensuelle fait apparaître une légère tendance à la hausse.

Fig. 6 : transport mensuel de minerai sur le Rhin traditionnel



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

Comme au cours du premier semestre de l'année 2014, le transport de métaux et produits métalliques a augmenté (cette fois de 7 %) et a ainsi maintenu sa légère tendance à la hausse. 6,1 millions de tonnes ont été transportées.

Pour les activités logistiques de l'industrie sidérurgique, la navigation intérieure a pu gagner quelques parts de marché dans la répartition modale. Selon les indications de l'association professionnelle de l'industrie sidérurgique allemande (*Wirtschaftsvereinigung Stahl*), sa part modale atteint actuellement environ 30 % pour l'intégralité de la logistique sidérurgique (minerais, charbon, déchets, produits finis). Cette part a augmenté d'environ 5 % depuis l'année 2003. L'essentiel de la production allemande d'acier se concentre sur la partie occidentale du pays, avec une liaison au réseau de voies navigables.

Entre janvier et octobre inclus, la production d'acier brut est restée stable en Allemagne par rapport à la même période de l'année dernière. Les chiffres concernant les nouvelles commandes laissent toutefois présager un affaiblissement au cours de l'année à venir. Les nouvelles commandes ont baissé de 6 % au cours des trois premiers trimestres de l'année 2015, tandis que les livraisons de produits sidérurgiques ont baissé de 3 %. L'association allemande de l'acier ne prévoit aucune amélioration substantielle en 2016.

Charbon

Les transports de combustibles solides ont atteint 15,6 millions de tonnes au premier semestre, soit une légère baisse de 2,6 % par rapport à la même période de l'année dernière. Il s'agit de la deuxième baisse consécutive, un recul ayant déjà été constaté au premier semestre de l'année 2014 par rapport à la même période de l'année 2013.

Cela peut s'expliquer par la diminution de la consommation de houille en Allemagne, qui a atteint environ 3 % en 2015. Selon le Conseil allemand des bilans énergétiques (*Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen*), il s'agit d'une conséquence du développement des éoliennes et des conditions de vent favorables.¹ En résulte une baisse de la demande en houille du secteur de l'énergie (production d'électricité) qui explique le recul des importations et des transports sur le Rhin.

Environ la moitié (47 %) des importations de houille parvient en Allemagne par bateau de navigation intérieure sur le Rhin en provenance des ports ARA. Toutefois, la houille importée par voie ferroviaire a connu entre 2012 et 2014 une hausse de 9,7 millions de tonnes à 15,9 millions de tonnes, soit une hausse supérieure à celle des quantités importées via le Rhin (hausse de 24,4 à 26 millions de tonnes).²

Dans le port maritime de Rotterdam ont été manutentionnées 15,6 millions de tonnes de charbon au cours du premier semestre 2015. Là aussi, le résultat a été inférieur à celui de la même période de l'année dernière (- 2,2 %).

Les perspectives pour l'intégralité de l'année 2015 et pour 2016 sont très modérées. L'association des importateurs allemands de charbon (*Verein der deutschen Kohleimporteure*) prévoit une stagnation voire une légère baisse des importations de houille. Cette association s'attend notamment, pour l'intégralité de l'année 2015, à une baisse pouvant atteindre 10 % des importations de charbon vapeur (le charbon vapeur est utilisé pour la production d'électricité) et à une baisse de la totalité des importations de houille d'environ 5 %. Cela aurait un effet négatif correspondant pour le transport de charbon sur le Rhin.

L'industrie sidérurgique fait également état de prévisions plutôt négatives (voir ci-avant). Ces éléments permettent de conclure à une légère baisse de la demande de transport de charbon pour l'intégralité de l'année 2015 et probablement aussi pour 2016. Les conditions météorologiques auront également une certaine incidence qu'il est impossible de prédire.

Conteneurs

Pour la troisième fois d'affilée, le transport de conteneurs a dépassé au cours d'un semestre le seuil des 1.000.000 EVP. Comme l'année précédente, l'augmentation du nombre de conteneurs et d'EVP a été plus forte que celle des quantités de marchandises transportées. Il est néanmoins possible de parler d'une accélération de la croissance aussi pour les volumes transportés, le taux de croissance étant passé de 2,5 % en 2014 à 3,5 % en 2015.

¹ Voir : bilans énergétiques AG (2015), augmentation de la consommation d'énergie / nouvelle baisse de la consommation de charbon / augmentation de la consommation de gaz naturel et d'énergies renouvelables. Communiqué de presse du 4 Août 2015.

² Source : Association des importateurs allemands de charbon (VDKI)

En ce qui concerne la manutention de conteneurs dans les ports maritimes, Rotterdam a enregistré une hausse de 3,7 % pour les EVP et de 2,3 % pour les quantités de marchandises transportées.

Tableau 2 : Transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel au premier semestre, 2013 - 2015

| | Nombre de conteneurs | 1 000 EVP | Poids des marchandises transportées en conteneurs (millions de tonnes) |
|-----------------------------------|----------------------|-----------|--|
| 1 ^{er} semestre 2013 | 665.213 | 1.019 | 7,7 |
| 1 ^{er} semestre 2014 | 700.285 | 1.085 | 7,9 |
| 1 ^{er} semestre 2015 | 745.169 | 1.165 | 8,2 |
| Taux de variation 2014 / 2013 (%) | +5,3 % | +6,5 % | +2,5 % |
| Taux de variation 2015 / 2014 (%) | +6,4 % | +7,3 % | +3,5 % |

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

Selon l'Office fédéral allemand du transport de marchandises (*Bundesamt für Güterverkehr*¹), la navigation intérieure transporte dans l'intégralité du corridor Rhin-Alpes (y compris l'Italie) un nombre d'EVP légèrement supérieur à celui transporté par le chemin de fer. Au sein de ces deux modes de transport, leur part de marché moyenne est de 52 %. Sur certains trajets qui ne concernent pas l'Italie, la part de marché est toutefois nettement plus importante.

Cela concerne les parcours les plus fréquentés de l'ensemble du corridor multimodal Rhin-Alpes, par exemple entre les Pays-Bas et la Belgique d'une part, et la région de Düsseldorf d'autre part. Un autre parcours très fréquenté et pour lequel la navigation rhénane détient d'importantes parts de marché est celui entre la Belgique et les Pays-Bas d'une part, et la région de Rheinhessen-Pfalz d'autre part. Pour ces parcours, la part modale de la navigation intérieure est supérieure à 80 % (voir le tableau ci-après). Ces parts de marché élevées reflètent le transport portuaire de l'arrière-pays à partir de Rotterdam et d'Anvers. Les régions de Düsseldorf et Rheinhessen-Pfalz font partie de l'arrière-pays privilégié par ces ports maritimes, qui sont fortement axés sur la navigation intérieure.

Tableau 3 : parcours présentant le plus grand nombre de transports de conteneurs dans le corridor rhénan (parcours avec un volume de marchandises supérieur à 100 000 EVP par an) et parts de la navigation intérieure par rapport au transport ferroviaire de marchandises *

| Région / pays d'expédition | Région / pays de destination | Transports en 1 000 EVP | Part de la navigation intérieure |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------|----------------------------------|
| Pays-Bas | Düsseldorf | 367 | 83 % |
| Düsseldorf | Pays-Bas | 287 | 81 % |
| Belgique | Italie | 193 | 0 % |
| Italie | Belgique | 177 | 0 % |
| Rheinhessen-Pfalz | Belgique | 158 | 84 % |
| Düsseldorf | Belgique | 150 | 84 % |
| Pays-Bas | Italie | 145 | 0 % |
| Belgique | Rheinhessen-Pfalz | 130 | 77 % |
| Pays-Bas | Rheinhessen-Pfalz | 121 | 91 % |
| Pays-Bas | Suisse | 121 | 61 % |
| Italie | Pays-Bas | 113 | 0 % |
| Belgique | Düsseldorf | 112 | 73 % |
| Rheinhessen-Pfalz | Pays-Bas | 111 | 91 % |

Source : Office fédéral des transports de marchandises * valeurs pour 2013

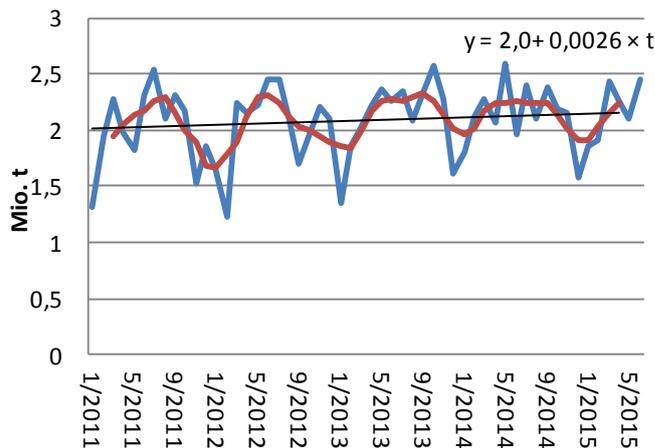
¹ Office fédéral des transports de marchandises (2014), Analyse de la répartition modale dans le corridor rhénan, en particulier pour la navigation intérieure ; Rapport de décembre 2014

Cet arrière-pays s'étend vers le sud jusqu'en Suisse. Les transports de conteneurs des Pays-Bas à la Suisse sont effectués pour environ 60 pour cent par bateau de navigation intérieure. Dans le sens inverse, cette part est nettement moins importante et n'atteint qu'environ deux tiers.¹

Produits de carrières et matériaux de construction

13 millions de tonnes ont été transportées au premier semestre, soit une légère progression de 1,5 %. Le graphique ci-après montre que le transport de sables, terres et matériaux de construction connaît une légère tendance à la hausse, en dépit de fortes variations saisonnières. Cela est surprenant compte tenu des conditions économiques difficiles que connaît ce marché, la requalification de nouveaux terrains en de carrières pour l'extraction de gravier (sur le Rhin supérieur) étant quasiment impossible pour des raisons environnementales.

Fig. 7 : transports mensuels de sables, terres et matériaux de construction sur le Rhin traditionnel



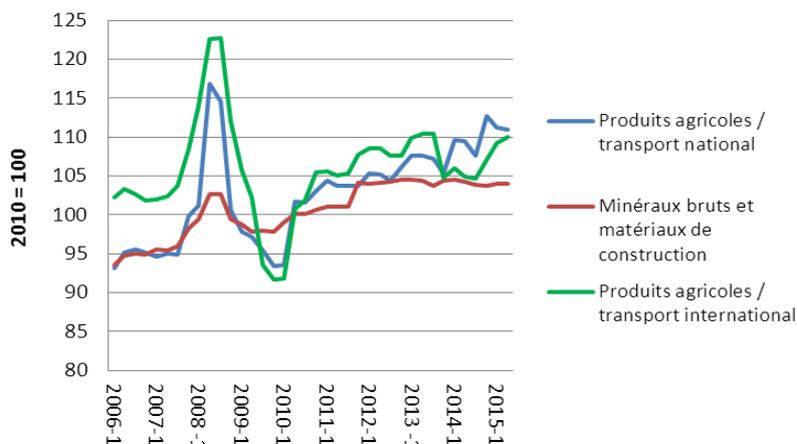
Source : destatis et calcul de la CCNR

b) Niveau des frets

Les prix du transport rhénan international et en Allemagne ont été relativement bas au premier semestre, avec peu de mouvements à la hausse.²

Les données concernant la navigation intérieure en France font apparaître une hausse des taux de fret pour le transport de produits agricoles. En revanche, les prix pour le transport de sables, terres et matériaux de construction ont stagné, comme au cours des années précédentes.

Fig. 8 : indice des prix du transport de la navigation à marchandises française (2010 = 100)



Source : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

¹ Les transports de conteneurs entre la Belgique et la Suisse sont plutôt secondaires et, de ce fait, ne figurent pas dans le tableau ci-avant. Ils sont effectués presque exclusivement par bateau de navigation intérieure.

² Voir le périodique « Schuttevaer », diverses éditions en 2015

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Produits chimiques

Avec un volume de 10,4 millions de tonnes, le transport de produits chimiques sur le Rhin traditionnel a connu au cours des 6 premiers mois de l'année une baisse de 2,8 % par rapport à la même période de l'année précédente. Ce résultat relativement faible reflète la conjoncture tout aussi faible dans l'industrie chimique.

La production totale de l'industrie chimique en Allemagne, qui est étroitement liée à la navigation rhénane en raison de ses lieux d'implantation (région autour de Cologne et de Düsseldorf), n'a augmenté que d'un pour cent au cours du premier semestre. Pour l'intégralité de l'année 2015, l'Association de l'industrie chimique prévoit une hausse de la production chimique d'environ 1,5 %.

Le Rhin est une voie de transport essentielle pour l'industrie chimique, sans laquelle celle-ci ne serait pas en mesure de mener à bien la totalité de ses activités économiques en Europe centrale et occidentale. En témoigne l'exemple du plus grand parc chimique du monde, à Ludwigshafen, où 16 millions de tonnes de marchandises sont manutentionnées annuellement, dont une part de 40 % pour le bateau. Une augmentation des quantités manutentionnées est prévue, avec au moins un maintien de la part de la navigation intérieure.

L'industrie est très intéressée par la poursuite de l'amélioration de l'efficacité du transport par voie d'eau. Cela concerne aussi les processus de manutention dans les ports maritimes, où les bateaux de navigation intérieure subissent des retards en raison du traitement prioritaire des navires de mer. Les délais d'attente qui en résultent sont compensés par des surestaries, ce qui implique des pertes financières pour les chargeurs.

Produits pétroliers

Le transport de produits pétroliers liquides a connu une hausse importante au premier semestre. Le volume transporté s'élevait à 15,3 millions de tonnes, soit une hausse de 12 % par rapport à la même période de l'année précédente. Il peut sembler logique que cette hausse soit due à l'augmentation de la consommation de produits pétroliers elle-même due à la baisse des prix. Or, les données concernant les ventes de produits pétroliers ne font pas apparaître une telle hausse de la demande. Ainsi, les ventes de carburant automobile (essence super) ont même légèrement reculé en Allemagne au cours du premier semestre de l'année 2015 (-1,7 %), tandis que les ventes de carburant diesel n'ont augmenté que d'un pour cent.¹ Cela témoigne de la faible sensibilité de la demande aux prix sur le marché des produits pétroliers, lequel est marqué depuis des années par une tendance à la saturation en termes de consommation.

Pour le premier semestre peut être constatée en Allemagne une augmentation de la production des raffineries (+5,7 %), qui résulte des meilleures marges obtenues dans le contexte du faible prix du pétrole. Toutefois, cela n'explique que partiellement l'augmentation du transport. L'augmentation de la demande de transport résulte essentiellement de facteurs particuliers et de changements sur les marchés à terme du pétrole.

Au cours du premier semestre de l'année 2015, la baisse rapide des prix a provoqué sur le marché à terme une légère situation de *report*. Cela signifie que l'on attend à une hausse des prix du pétrole à long terme, ce qui rentabilisera le stockage de produits pétroliers. La navigation citerne est utilisée pour le transport des produits jusqu'aux sites de stockage.

D'autres facteurs positifs résultent de la fermeture probablement définitive de l'une des deux raffineries suisses. Cette raffinerie (à Collombey, canton du Valais) a cessé son activité en mars 2015 et une reprise de l'activité est improbable. La deuxième raffinerie suisse (à Cressier / Canton de Neuchâtel) a fait l'objet de travaux de maintenance durant six semaines en mai et juin, ce qui a également entraîné des pertes de production.

¹ Source : bilans énergétiques AG (2015), la consommation d'énergie en Allemagne – données pour le 1er semestre de l'année 2015.

Ces pertes de productivité ont eu pour conséquence une forte hausse des quantités importées en Suisse par bateau de la navigation intérieure. La manutention dans les ports rhénans suisses des deux Bâle a augmenté de 75 % pour atteindre au premier semestre 1,6 millions de tonnes (contre 0,9 millions de tonnes au cours de la même période de l'année précédente).¹

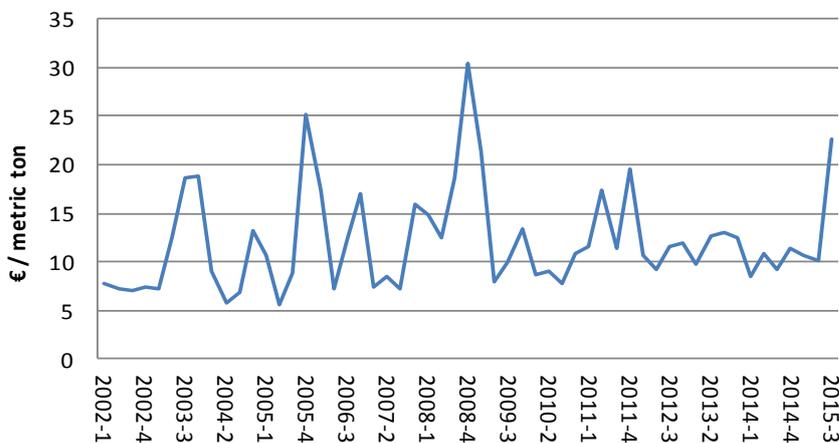
En 2014, la part modale de la navigation rhénane pour l'importation en Suisse de pétrole brut et de produits pétroliers a atteint 18,7 %.²Après déduction des importations de pétrole brut, la part modale pour les importations de produits pétroliers a atteint environ 32 %. La fermeture de la raffinerie de Collombey laisse présager une hausse de la part modale de la navigation rhénane pour les deux indicateurs de la répartition modale.

Ce segment pourrait par conséquent connaître une hausse malgré la relative saturation de la demande des consommateurs, en raison d'une redistribution des activités logistiques.

b) Taux de fret

Le niveau des taux de fret de la navigation citerne est resté relativement bas au cours des deux premiers trimestres de l'année 2015. Une forte hausse a toutefois été constatée au cours du troisième trimestre, qui a débuté en août et s'est poursuivie en septembre. Cela s'explique en particulier par la période de basses eaux qui a débuté à la même période.

Fig. 9 : taux de fret moyen pour le gasoil transporté par cale citerne depuis Rotterdam *



Source : calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de PJK International. * moyenne des frets à destination de Duisburg, Dortmund, Cologne, Francfort sur le Main, Karlsruhe, Bâle. Metric ton = tonne métrique

Comme indiqué ci-avant, le premier semestre de l'année 2015 a été marqué par le retour à une phase de *report* sur le marché à terme du pétrole brut. On s'attend par conséquent à une hausse future du cours du pétrole. Ce *report* a stimulé le commerce des produits pétroliers et donc aussi le transport par bateau-citerne et le niveau des taux de fret. On estime que le commerce des produits pétroliers représente aux Pays-Bas près de 30 % de la demande totale de transport par bateau à cale citerne.³

¹ Source : SVS aktuell - Association Suisse de navigation et d'économie portuaire - n° 6 juillet/août 2015

² Source : Union pétrolière suisse (2015) ; Le pétrole en Suisse - transport, transformation et distribution.

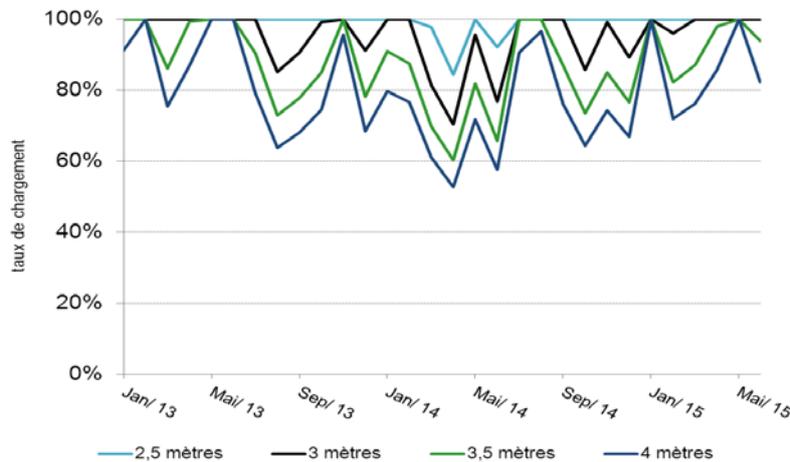
³ Source : ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.

IV. Hydraulicité

Au cours des premiers mois de l'année 2015, les valeurs relevées aux échelles se sont tout d'abord situées dans la fourchette pluriannuelle habituelle. Début mai est survenue une courte période de forte crue en raison de précipitations inhabituellement importantes. L'hydraulicité du Rhin a été temporairement si importante qu'elle a nécessité une interruption de la navigation.¹ Les valeurs relevées aux échelles du Rhin ont toutefois baissé rapidement après la période de précipitations.

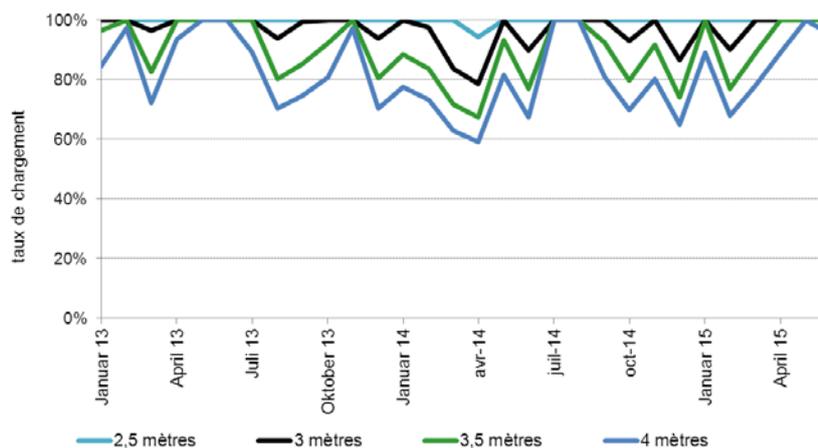
La seconde moitié de l'année 2015 a été marquée par une forte et longue période de basses eaux, laquelle n'est pas encore prise en compte dans les graphiques ci-après (qui présentent les données jusqu'à la fin du mois de juin).

Fig. 10 : degré maximal de chargement à Kaub, sur le Rhin moyen, pour des bateaux de de différents tirants d'eau (de 2,5 m à 4 m)



Source : calcul du CCNR sur la base de données de l'Administration fédérale de l'eau et de la navigation (VSW) mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG)

Fig. 11 : degré maximal de chargement à Maxau, sur le Rhin supérieur, pour des bateaux de de différents tirants d'eau (de 2,5 m à 4 m)



Source : calcul du CCNR sur la base de données de l'Administration fédérale de l'eau et de la navigation (VSW) mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG)

Pour le Rhin inférieur (échelle de Ruhrort), aucune restriction du degré maximal de chargement ni de la navigabilité n'a été constatée au cours du premier semestre.

¹ Source: Office fédéral suisse de l'environnement (2015), Rapport hydrologique spécial de l'Office fédéral de l'environnement du 26.5.2015.

V. Évolution de l'offre de cale

Navigation à cale sèche

Après l'arrivée sur le marché d'environ 48.000 tonnes de capacité de chargement au cours de l'année 2013, les valeurs définitives pour 2014 permettent de conclure à une forte diminution supplémentaire d'environ 75 %. Les nouvelles constructions n'ont représenté que 12 000 tonnes en 2014. Il s'agit de dix à quinze nouvelles unités, essentiellement des barges de poussages et automoteurs à marchandises, qui ont été mis en service aux Pays-Bas. A cela s'ajoutent un bateau Ro-Ro, un pousseur et un remorqueur.

Sept nouveaux automoteurs à marchandises et pousseurs ont été inscrits au registre de l'IVR au cours des dix premiers mois de l'année 2015. Ces unités représentent au total une capacité de chargement d'environ 20 000 tonnes, soit une moyenne de 2 900 tonnes. Ces chiffres permettent de conclure à une légère augmentation du tonnage mis en service en 2015.

Néanmoins, le taux des nouvelles constructions demeure extrêmement faible pour les trois années écoulées par rapport aux années antérieures et à la capacité de la flotte. Le total du tonnage mis en service en 2013 et en 2014 (60.000 t) représente moins d'un pour cent de la capacité de la flotte à cale sèche en Europe occidentale (environ 10,5 millions de tonnes). Cela témoigne des opportunités d'investissement très limitées dans ce segment, qui résultent notamment des faibles recettes obtenues au cours de plusieurs années ainsi que des conditions de prêt plus restrictives.

Navigation à cale citerne

Jusque fin octobre 2015 ont été inscrits au registre de l'IVR 12 nouveaux bateaux-citernes et nouveau un bateau avitailleur. Au cours de la même période de l'année dernière avaient été mis en service 15 nouveaux bateaux. En 2013, 24 nouveaux bateaux avaient été mis en service au cours des dix premiers mois de l'année.

Toutefois, cette baisse du nombre des nouveaux bateaux ne se traduit pas encore par une diminution proportionnelle de la capacité nouvellement mise sur le marché. Ainsi, l'augmentation constante de la capacité de chargement permet de compenser la diminution du nombre d'unités nouvellement mis en service.

On peut en conclure que la tendance à mettre en service des bateaux-citernes de plus en plus grands se poursuit. Le tonnage moyen des unités mises en service en 2014 était de 3 245 tonnes. Les premiers chiffres pour l'année 2015 font apparaître une poursuite de la hausse (tonnage moyen des nouveaux bateaux-citernes en 2015 : 3 725 tonnes). Le tableau ci-après présente la répartition des nouvelles constructions par catégorie de tonnage et par pays.

Tableau 4 : nouvelles constructions de la navigation citerne européenne par catégorie de tonnage *

| Tonnage (t) | 2013 | 2014 | 2015 * |
|--------------------|-------------|-------------|---------------|
| 1000-2000 | 13 | 10 | 4 |
| 2000-3000 | 15 | 7 | 3 |
| 3000-4000 | 2 | 1 | 2 |
| 4000 - 6000 | 1 | 3 | 0 |
| > 6000 | 0 | 5 | 3 |
| Total | 31 | 26 | 12 |

Source : IVR et www.vlootshouw.nl * Les valeurs pour 2015 incluent les inscriptions au registre intervenues au cours des 10 premiers mois de l'année 2015

Il apparaît que les bateaux-citernes nouvellement mis en service aux Pays-Bas et en Belgique présentent une capacité de chargement nettement plus élevée que celle des bateaux-citernes allemands. Cela se reflète aussi dans les dimensions des bateaux. Les bateaux-citernes d'une longueur de 135 m battent généralement pavillon néerlandais et sont exploités dans la zone des ports ARA, où ils sont également utilisés pour l'avitaillement de navires de mer et en tant que « *floating storage* » (*lieu de stockage flottant*) ainsi que pour le transport entre les principaux sites de manutention.¹

¹ Voir aussi : ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.

Outre ces bateaux-citernes de plus grandes dimensions, les nouvelles constructions des années 2014 et 2015 comprennent aussi quelques bateaux d'une longueur de 110 m et de 86 m (battant pavillon allemand, mais aussi néerlandais), lesquels peuvent être exploités sur les canaux allemands.

Tableau 5 : nouvelles constructions en navigation citerne, par pavillon, tonnage total et moyen en 2014

| État | Nombre | Tonnage total | Tonnage moyen |
|------------|--------|---------------|---------------|
| Pays-Bas | 12 | 48.984 | 4.082 |
| Allemagne | 9 | 18.136 | 2.015 |
| Belgique | 3 | 11.377 | 3.792 |
| Suisse | 1 | 4.193 | 4.193 |
| Luxembourg | 1 | 1.693 | 1.693 |
| Total | 26 | 84.383 | 3.245 |

Source : IVR et calcul de la CCNR

Au total, les 26 nouvelles constructions de l'année 2014 représentent un tonnage supplémentaire d'environ 84 400 tonnes (3 % de la capacité de la flotte), contre environ 73 000 tonnes en 2013.

Les données ci-dessus tirées du registre des bateaux de l'IVR correspondent dans une très large mesure à celles de l'organisation EBIS. Ainsi, 26 nouvelles unités ont été mises sur le marché de la cale citerne en 2014 selon l'IVR, contre 27 unités selon EBIS. Les deux sources de données font apparaître une nette diminution du taux de nouvelles constructions depuis l'année 2011.

Aucune indication définitive ne peut encore être donnée pour l'année 2015. Au vu de la comparaison avec les résultats des dix premiers mois de l'année précédente, il est très probable que soit constatée une nouvelle baisse légère du nombre des nouveaux bateaux, pour un tonnage nouvellement mis sur le marché qui sera relativement stable. En d'autres termes : le nombre de nouveaux bateaux mis sur le marché continuera de baisser, mais ces unités compteront davantage de grands bâtiments (avec une capacité de chargement > 4.000 t), de sorte que le tonnage mis sur le marché sera globalement identique.

Tableau 6 : nouvelles constructions en navigation citerne, par pavillons (2013 - 2015 *)

| Tonnage (t) | 2013 | 2014 | 2015 * |
|-------------|------|------|--------|
| Pays-Bas | 17 | 12 | 6 |
| Allemagne | 10 | 9 | 3 |
| Belgique | 3 | 3 | 3 |
| Suisse | 2 | 1 | 0 |
| Luxembourg | 1 | 1 | 0 |
| Total | 33 | 26 | 12 |

Source : IVR et www.vlootshouw.nl

* Les valeurs pour 2015 incluent les inscriptions au registre intervenues au cours des 10 premiers mois de l'année 2015

Navigation à passagers

En 2014 ont été mis en service environ 30 nouveaux bateaux de croisière sur les voies d'eau européennes. Un léger ralentissement est probable en 2015 selon une source importante¹. Au vu des chiffres récents de l'IVR, cette estimation semble toutefois inexacte.

Les chiffres de l'IVR font apparaître pour les dix premiers mois de l'année 2015 un niveau durablement élevé voire une hausse du taux de nouvelles constructions. Ainsi, de janvier à octobre 2015, ont été inscrits dans les registres de l'IVR légèrement plus de bateaux de croisière (27) qu'au cours de la totalité de l'année 2014 (26).

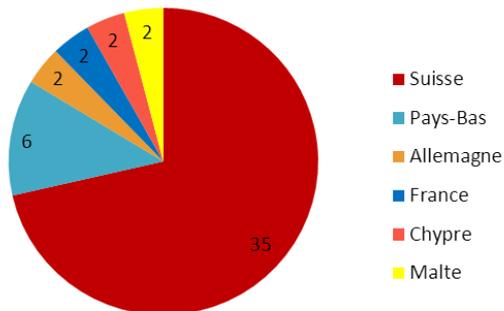
La répartition entre les différents États d'appartenance fait apparaître que ces bateaux sont majoritairement suisses (de 70 à 75 %). Les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, Malte et Chypre ont aussi mis en service des bâtiments en 2014 et 2015.

¹ Hader & Hader (2014), The River Cruise Fleet Handbook 2014/15

Dans la plupart des cas, les bateaux nouvellement mis sur le marché en 2014 et 2015 ont une longueur de 135 m et une largeur comprise entre 11 m et 11,50 m. Ces bateaux également appelés « Long Ship » peuvent recevoir environ 190 passagers. Outre ces « Long Ships », les nouvelles constructions comprennent aussi quelques rares bateaux de 110 m.

Les deux bateaux mis sur le marché en 2015 sous pavillon français sont nettement plus petits (longueur de respectivement 80 et 89 m) et leur capacité d'accueil de passagers est inférieure (de respectivement 96 et 132 passagers), ce qui correspond davantage au contexte et aux usages du marché français. L'un de ces bateaux sera exploité sur la Loire, le plus long fleuve de France, et ouvrira ainsi une voie d'eau européenne supplémentaire à ce secteur dynamique.

Fig. 12 : bateaux de croisières fluviales nouvellement mis sur le marché en 2014 et au cours des dix premiers mois de l'année 2015 - Nombre de bateaux par pavillon



Source : IVR

VI. Conditions d'exploitation au premier semestre 2015

Évolution du chiffre d'affaires

L'évolution du chiffre d'affaires dans le secteur du transport se caractérise par des variations saisonnières qui peuvent prendre différentes formes selon le mode de transport. Une interprétation correcte des évolutions sur des périodes inférieures à un an nécessite de connaître les variations saisonnières et la structure saisonnière.

En navigation intérieure, les variations saisonnières résultent de nombreux facteurs d'influence. En navigation à marchandises il s'agit essentiellement des variations saisonnières de la hauteur d'eau, qui a une incidence sur les taux de fret et donc sur le chiffre d'affaires.

De même, l'évolution des quantités transportées n'est pas régulièrement répartie sur l'année. Ainsi, les plus grands volumes de transport sont généralement constatés en automne (voir figures 4 et 5). Cela est dû au fait que les segments de marchandises importants en termes de quantités (surtout les produits pétroliers et agricoles) atteignent leur pic saisonnier en automne.

En navigation à passagers, les variations saisonnières sont souvent plus marquées qu'en navigation à marchandises ; en outre, sa structure diffère aussi de celle de la navigation à marchandises.

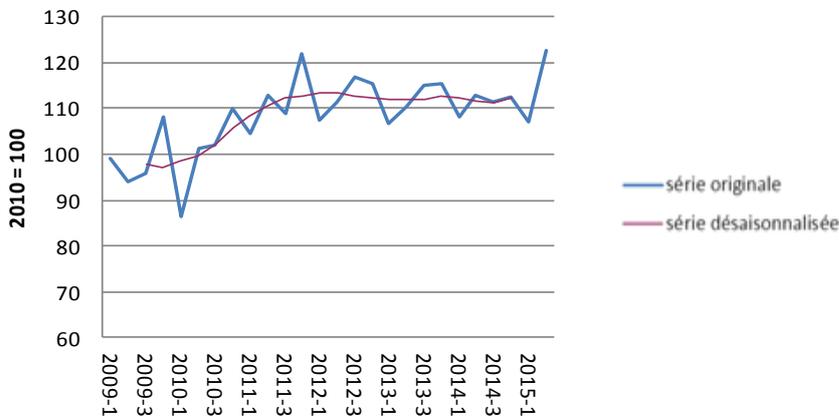
L'analyse des données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires aux **Pays-Bas** et en **Allemagne** fait apparaître, en conformité avec les observations générales ci-avant, les régularités empiriques suivantes :

- Dans ces deux pays, le chiffre d'affaires du premier trimestre représente toujours le minimum saisonnier, tandis que le niveau saisonnier maximal est atteint aux troisième et quatrième trimestres.¹
- En navigation à passagers, les cycles saisonniers sont nettement plus marqués qu'en navigation à marchandises. Cela résulte des caractéristiques du transport de personnes, qui malgré tous les efforts visant à étendre la saison jusqu'en hiver, demeure marqué par un pic d'activité en été.

¹ Cela apparaît lors de l'analyse de données trimestrielles concernant le chiffre d'affaires (Source : CBS, destatis) sur plusieurs années

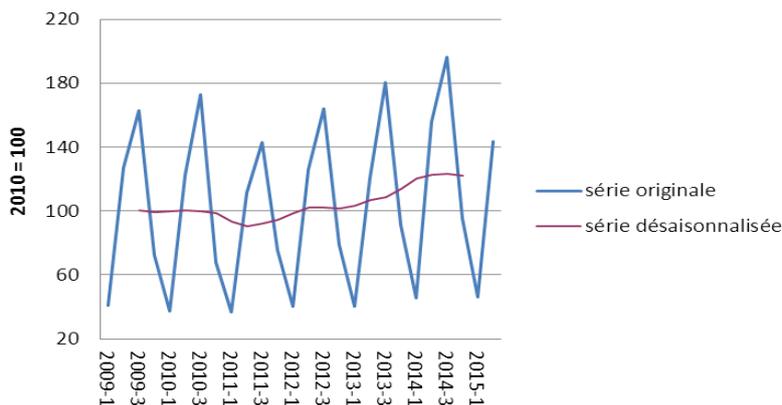
Les deux figures ci-après présentent l'évolution du chiffre d'affaires en Allemagne, par trimestres, pour la navigation à marchandises et la navigation à passagers. Cela fait apparaître la structure saisonnière susmentionnée, avec des cycles nettement plus marqués en navigation à passagers.

Fig. 13 : évolution du chiffre d'affaires de la navigation à marchandises en Allemagne (indice 2010 = 100)*



Source : destatis

Fig. 14 : évolution du chiffre d'affaires de la navigation à passagers en Allemagne (indice 2010 = 100)*



Source : destatis

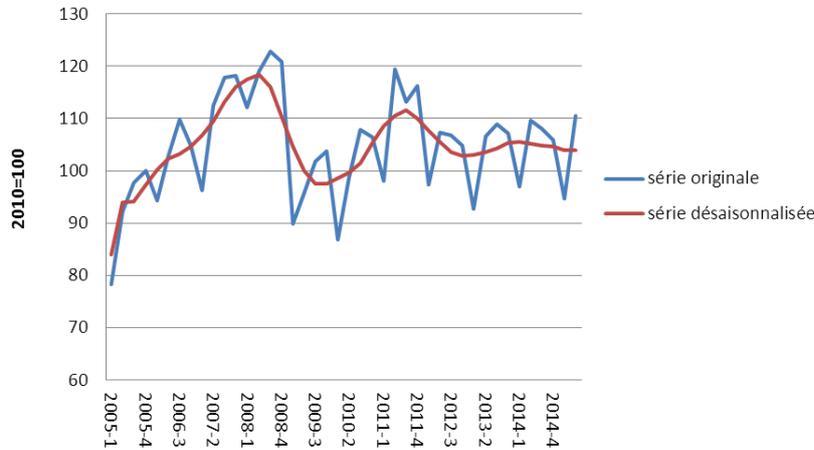
Il apparaît que pour la **navigation à marchandises allemande** l'évolution saisonnière¹ du chiffre d'affaires suit une tendance relativement stable en 2012, 2013 et 2014. Hormis ces variations saisonnières, le chiffre d'affaires a ainsi peu augmenté. A la limite actuelle, au deuxième trimestre de l'année 2015, peut toutefois être constatée une forte hausse inattendue. Par rapport au deuxième trimestre de l'année précédente, cette hausse a atteint 9 %.

Dans la **navigation à passagers allemande** le chiffre d'affaires désaisonnalisé fait apparaître une légère hausse à partir de 2013 environ. Toutefois, le chiffre d'affaires du premier trimestre de l'année en cours a été légèrement inférieur à celui de l'année dernière. Au deuxième trimestre 2015 peut même être constatée une baisse de 8 % par rapport au même trimestre de l'année précédente. La comparaison pluriannuelle montre néanmoins que les valeurs du premier semestre 2015 suivent encore une tendance à la hausse. Le chiffre d'affaires au premier semestre 2015 est certes légèrement inférieur à celui du premier semestre 2014, mais demeure nettement plus élevé que celui des premiers semestres des années 2011, 2012 et 2013.

¹ L'ajustement des valeurs des cycles saisonniers permet d'obtenir des données corrigées des variations saisonnières. Celles-ci incluent la tendance sur le long terme et la conjoncture, connue aussi sous l'appellation « composante lissée »

En ce qui concerne la **navigation intérieure néerlandaise**, les données relatives au chiffre d'affaires ne sont disponibles que pour l'intégralité du secteur. L'indice est basé sur l'intégralité de la profession, sans distinction entre la navigation à marchandises et la navigation à passagers. Le graphique ci-après présente l'évolution du chiffre d'affaires sous forme d'indice (2010 = 100), de 2005 au deuxième trimestre 2015.

Fig. 15 : évolution du chiffre d'affaires de la navigation intérieure néerlandaise (indice 2010 = 100)



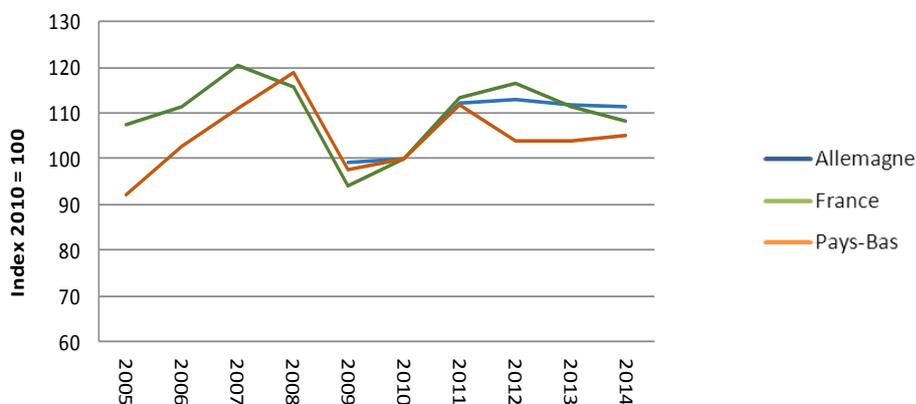
Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) et calcul de la CCNR (dessaïsonalisation)

Les chiffres d'affaires aux Pays-Bas ont également stagné au cours des dernières années. Au premier semestre 2015, les chiffres d'affaires étaient légèrement inférieurs à ceux de la même période de l'année dernière, mais néanmoins plus élevés qu'au premier semestre 2013. La comparaison pluriannuelle de 2005 à 2015 montre que les chiffres d'affaires étaient supérieurs d'environ 2 % au premier semestre 2015 par rapport à la moyenne pour cette période.

Pour la **navigation intérieure française**, les données relatives au chiffre d'affaires ne sont disponibles que sur une base annuelle et sont présentées ci-après avec les données annuelles néerlandaises et allemandes.

Le graphique suivant montre l'évolution sur l'année de l'indice du chiffre d'affaires pour ces trois pays. L'indice est basé sur l'intégralité de la profession, sans distinction entre la navigation à marchandises et la navigation à passagers.

Fig. 16 : évolution annuelle du chiffre d'affaires de la profession allemande, française et néerlandaise de la navigation intérieure (Index 2010 = 100)



Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) ; destatis ; INSEE

Évolution des coûts

Coûts en carburant

La baisse du cours du pétrole au deuxième semestre de l'année 2014 a entraîné avec un certain retard une forte baisse du prix du gazole. Selon l'indice « CBRB-Gasolie-Index », ces prix étaient inférieurs de 15 à 20 % au premier semestre 2015 à ceux pratiqués au cours de la même période de l'année dernière.

Fig. 17 : Evolution du prix du gazole aux Pays-Bas *



Source : CBRB * en euros pour 100 litres, sans TVA ni frais CDNI

Cela a quelque peu soulagé la navigation intérieure, y compris par rapport au chemin de fer, qui n'était pas concerné par cette baisse des charges dans la mesure où il n'a guère recours aux combustibles fossiles.

Frais de personnel

Le niveau du coût du travail n'est pas uniforme dans les pays d'Europe occidentale. Selon une étude récente les disparités sont comprises entre 40 % et 60 % pour l'intégralité du coût du travail. Le coût du travail est le plus élevé en Belgique et en France et le moins élevé en Suisse et au Luxembourg.¹

En Belgique, le coût élevé du travail est constaté aussi pour l'économie dans son ensemble et s'explique par les coûts non-salariaux très élevés. Selon Eurostat, la France et la Belgique, de même que la Suède, ont les coûts non-salariaux les plus élevés (par rapport au salaire brut) au sein de l'UE.² Ces coûts non-salariaux comprennent les cotisations de sécurité sociale de l'employeur, les indemnités en cas d'arrêt-maladie et les pensions professionnelles. Dans un secteur aussi orienté vers l'international que la navigation intérieure, le coût élevé de la main-d'œuvre constitue un grand désavantage concurrentiel pour les entreprises qui emploient de nombreuses personnes.

Selon les informations fournies par les associations allemande et néerlandaise (BDB et CBRB), les salaires n'ont que peu augmenté en Allemagne et aux Pays-Bas au premier semestre 2015. En Allemagne, l'augmentation de la rémunération en navigation à marchandises et en navigation à passagers a atteint 1,1 % au 1er juillet 2015, contre 2,3 % au premier juillet de l'année précédente. La convention collective actuelle négociée entre l'Association fédérale de la navigation intérieure allemande « Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) » et le syndicat « Ver.di » demeure valable jusqu'à la fin de l'année.

Selon les grilles salariales du CBRB, la hausse des salaires aux Pays-Bas a atteint 0,5 % au 1^{er} juillet 2015 (par rapport à l'année précédente).

¹ Voir l'étude « Concurrentiepositie binnenvaart » - rapport final par mandat de l'ITB ; Auteurs : RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; parue en octobre 2015.

² Voir : Office fédéral des statistiques (destatis), Comparaison des coûts salariaux dans l'UE en 2014, communication du 4 mai 2015

Au 1^{er} janvier 2015 a été introduit en Allemagne un salaire minimum légal de 8,50 € brut par heure. Pour le transport en transit, l'application du salaire minimum a été suspendue après des objections de la Commission européenne. Il demeure toutefois applicable pour les transports intérieurs.

Coût du capital

Bien que le niveau général des taux d'intérêt soit très faible depuis un certain temps, le coût du capital demeure élevé pour de nombreuses entreprises. Cela est dû aux prêts à long terme pour le financement des bateaux (au moins 10 ans). Pour les bateaux-citernes, en particulier, des durées de 15 à 17 ans sont fréquentes.¹ Ainsi, les nombreuses nouvelles constructions de la navigation citerne de la période comprise entre 2006 et 2012 font l'objet encore actuellement d'un taux d'intérêt élevé (6 à 7 %). Par rapport à la navigation à cale sèche, le niveau du coût du capital en navigation citerne est par conséquent plus élevé, cette flotte étant plus récente et plus onéreuse.

Depuis le début de la crise économique et financière, les conditions d'accès aux crédits se sont dégradées. Le problème se pose même pour des crédits peu importants, jusqu'à 250 000 €. De tels crédits sont souvent nécessaires aux travailleurs indépendants pour des investissements urgents. La difficulté à obtenir de tels crédits peut aussi menacer la succession de l'entreprise.² En outre, il n'existe quasiment plus de marché des nouvelles constructions pour les petits bateaux.

Cela rend très difficile l'accès au marché de la navigation intérieure pour les jeunes entrepreneurs. Une autre conséquence négative est le blocage du développement économique et des perspectives d'évolution dans le segment des petits bateaux. Ce segment est très utile à la navigation intérieure, puisqu'il permet une présence de la navigation intérieure dans les secteurs reculés.

Ces obstacles ont donné lieu à des partenariats non lucratifs et coopératifs qui rendent possible un autofinancement d'entrepreneurs à entrepreneur.³ Les demandes de prêt sont soumises à une évaluation des risques par un groupe d'entrepreneurs expérimentés; l'entrepreneur qui emprunte est assisté par un « Coach » qui lui fournit des conseils économiques pour la mise en œuvre de son projet.

Coûts d'entretien et de réparation

Les prix de l'acier ont chuté tout au long de l'année 2015, suite à la chute des prix du minerai de fer. Il en résulte que les frais de réparation ont également baissé en navigation intérieure.

Coûts d'assurance

Depuis plusieurs années, le nombre des accidents est en baisse en navigation intérieure. Ceci est confirmé par les chiffres officiels pour l'Allemagne et les Pays-Bas. Aussi, aucune hausse des primes d'assurance n'est nécessaire.

Conclusion pour les conditions d'exploitation

Au cours des trois dernières années, les chiffres d'affaires de la navigation à marchandises ont globalement stagné.⁴ En navigation à passagers est constatée une nette tendance à la hausse, perceptible aussi au niveau de l'emploi.⁵

En 2015 et 2016, l'évolution des prix est à la baisse, notamment en raison de la baisse des prix du combustible. La baisse du prix de l'acier se traduit aussi par une baisse des frais de réparation.

¹ Voir l'étude « Concurrentiepositie binnenvaart » - rapport final par mandat de l'ITB ; Autoren : RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; parue en octobre 2015.

² Voir : Navigation, Ports & Intermodalité (2015), Les bateliers néerlandais veulent s'autofinancer, 27.01.2015

³ Deux exemples des Pays-Bas et de France: « Binnenvaart Kredietunie Nederland » (<http://www.binnenvaartkredietunie.nl/over-bkn>), et la société française « Entreprendre pour le fluvial » (<http://www.entreprendre-fluvial.com/>)

⁴ Une reprise très récente en Allemagne (2^{ème} trimestre 2015) reste à confirmer.

⁵ Voir à cet égard le document ECO (15) 14, « Indicateurs du marché du travail dans la navigation intérieure européenne - Présentation de résultats récents », avril 2015

Pour les actifs existants, le coût du capital est déterminé par les taux d'intérêts relativement élevés pratiqués dans le passé et les taux d'intérêts très bas constatés actuellement n'ont guère d'impact. Malgré des taux d'intérêts très bas, les possibilités d'investissement pour des remplacements ou de nouvelles constructions sont très limitées, en particulier pour les petites entreprises, cela en raison de faibles réserves financières et d'une réticence à accorder des prêts. Cela entrave fortement les investissements pour des mesures urgentes, y compris pour la modernisation écologique de la flotte. De tels investissements ne sont observés que dans des cas isolés.¹

Globalement les conditions d'exploitation ne se sont pas améliorées de manière significative en 2015, mais l'évolution des volumes est légèrement positive. Si la croissance se poursuit, cela devrait se répercuter aussi, à moyen ou long terme, sur les taux de fret, les chiffres d'affaires et la propension à investir.

¹ Voir .: Rabobank (2015), Rabobank Cijfers & Trends, Branche-Informatie Binnenvaart, 29.10.2015 et : Kölner Hafenzeitung, Année 7, septembre 2015.

VI. Perspectives pour 2016

Demande de transport en navigation à cale sèche

Les perspectives pour l'économie du transport sont globalement positives pour l'année à venir. Cela ne concernera pas tous les segments partiels de la navigation à cale sèche, mais cette tendance à la hausse sera constatée majoritairement. A titre d'exemple peut être cité le segment des sables, terres et matériaux de construction, qui connaît de légères hausses depuis des années. Tel est le cas aussi pour les produits agricoles et sylvicoles. Cette image globalement positive est complétée par l'évolution positive pour les métaux et autres marchandises.

Les segments qui connaîtront un évolution négative sont ceux des combustibles solides (houille) et, dans une certaine mesure, celui des minerais de fer. Ces deux matières premières dépendent de la conjoncture dans l'industrie sidérurgique, qui connaît une phase de repli fin 2015. A cela contribue aussi la baisse des commandes, notamment d'origine extra-européenne. L'orientation de la politique énergétique vers les énergies renouvelables se poursuivra et restreindra à long terme les perspectives pour les transports de charbon.

Il est ainsi probable que soient constatées en 2016 des hausses dans les segments des sables, terres et matériaux de construction, produits agricoles et fourragers, et des baisses dans le segment des minerais et surtout dans le segment du charbon. L'analyse des évolutions par segments partiels en tenant compte de la part de ces segments sur le volume total permet de prédire globalement pour l'année prochaine une croissance modeste, qui sera probablement équivalente à celle constatée au cours du premier semestre de l'année 2015 (soit environ 3 %).

Demande de transport en navigation à cale citerne

Les tendances pour le transport de produits pétroliers devraient se maintenir dans une certaine mesure en 2016. Le prix durablement bas du pétrole a un effet positif sur le stockage et donc sur la demande de transport. Les modifications structurelles se poursuivent, par exemple la fermeture de raffineries en Suisse. Étant donné que les quantités produites par ces raffineries étaient distribuées via des pipelines et que les quantités manquantes sont compensées par davantage d'importations via le Rhin, il est possible de parler d'un effet structurel positif pour la demande de transport sur le Rhin.

Pour le transport de produits chimiques est attendue une reprise, après la phase de stagnation actuelle. Cela est d'autant plus probable que, à la fois dans l'industrie chimique et dans le transport de produits chimiques sur le Rhin, la tendance est globalement positive depuis plusieurs années. Au total est probable pour la navigation citerne une hausse de 3 à 5 %.

Appendice

Tableau 7: volume transporté sur le Rhin traditionnel aux premiers semestres 2014 et 2015 (en milliers de tonnes et en %)

| Segment de marchandises | Transport I/2014 | Transport I/2015 | Taux de variation 2014/2013 | Taux de variation 2015/2014 |
|---|------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Produits agricoles et sylvicoles | 5,5 | 6,2 | -11,5% | +11,5 % |
| Denrées alimentaires et fourrages | 3,5 | 3,5 | +5% | +/- 0 % |
| Minerais | 16,7 | 13,4 | +16,8% | +/- 0 % |
| Métaux | 5,7 | 6,1 | +6% | +7 % |
| Sables, terres et matériaux de construction | 12,8 | 13,0 | +6% | +1,5 % |
| Charbon | 16 | 15,6 | -7% | -2,6 % |
| Produits pétroliers | 13,7 | 15,3 | -13% | +11,7 % |
| Produits chimiques | 10,7 | 10,7 | +2,6% | -2,8 % |
| Conteneurs | 7,9 | 8,2 | +2,5% | +3,5 % |
| Autres marchandises | 3,2 | 6,6 | | |
| TOTAL | 95,7 | 98,6 | -0,5 % | +3,0 % |

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

Prévisions pour 2016

| Secteur | Production / Importations | Part du transport total | Influence prévisible sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente) |
|--|---|-------------------------|--|
| Produits agricoles, produits alimentaires et fourrages | La tendance légèrement positive des dernières années devrait se poursuivre | 13 % | + |
| Charbon | Probable stagnation ou baisse des quantités de charbon importé | 22 % | - |
| Industrie sidérurgique : minerais | Les indicateurs conjoncturels de l'industrie sidérurgique sont marqués par une stagnation ou des phases de repli | 18 % | 0 |
| Industrie sidérurgique : métaux | La tendance positive des dernières années devrait se maintenir | 8 % | + |
| Sables, terres et matériaux de construction | La tendance légèrement positive des dernières années devrait se poursuivre | 18 % | + |
| Autres marchandises (dont conteneurs) | La croissance dans le segment des conteneurs est stable et relativement forte (3-4 %) | 20 % | + |
| Prévision globale pour l'évolution de la demande en navigation à cale sèche | | | + |
| Produits pétroliers | Le cours du pétrole devrait rester durablement bas et relancer le marché des produits pétroliers | 60 % | + |
| Chimie | La production et les transports dans le segment de la chimie connaissent une tendance à la hausse sur le long terme | 40 % | 0 |
| Prévision globale pour l'évolution de la demande en navigation à cale citerne | | | + |

Sources :

Wirtschaftsvereinigung Stahl
 (Fédération allemande de l'industrie de l'acier)
 Verein deutscher Kohleimporteure (association
 des importateurs de charbon allemands)
 Verband der chemischen Industrie
 (association allemande de l'industrie chimique)
 Prévisions de la CCNR

Évolution

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

PROTOCOLE 14

Reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes Obtention de la qualification de « maître-matelot » Amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du RPN

Adaptation systématique de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) à l'amendement déjà adopté de l'article 3.02, chiffre 3, lettre a)

L'objectif de cet amendement est de préciser, dans la continuité de l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) (Résolution 2014-II-13), qu'après un temps de navigation d'une année en qualité de matelot, tout candidat ayant suivi une formation non-rhénane peut obtenir la qualification de « maître-matelot ». Cela est possible dès lors que le matelot concerné peut justifier d'une « qualification de matelot au sens de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle » conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a), quatrième tiret.

Alternatives

Aucune alternative n'est proposée pour la rédaction ci-avant.

Impact de la modification pour le secteur privé et les administrations publiques

Cette modification aura un impact positif pour le secteur privé. Pour les personnes possédant une formation non rhénane reconnue et qui sont déjà employées sur le Rhin en qualité de matelot, elle constitue un moyen simple et cohérent pour l'obtention de la qualification de maître-matelot. Ainsi est assurée une pleine égalité par rapport aux personnes qui ont obtenu leur qualification de matelot conformément aux exigences des États membres de la CCNR. Par cet amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a), la CCNR contribue efficacement à pallier au manque de personnel spécialisé en navigation intérieure, la conclusion de l'arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par la formation professionnelle et l'amendement de l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN se traduisant pour la navigation intérieure sur le Rhin par la disponibilité de personnel spécialisé en plus grand nombre.

Cette modification n'impliquera aucune contrainte supplémentaire pour l'administration publique. Les livrets de service dans lesquels est déjà inscrite la qualification de matelot obtenue par la formation professionnelle devront certes être contrôlés. Cette procédure est toutefois globalement identique à celle appliquée pour la reconnaissance générale des temps de navigation.

Étant donné que la qualification de maître-matelot est accessible à toutes les personnes qui peuvent justifier d'une qualification de matelot au sens de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, suivie d'un temps de navigation d'au moins un an en qualité de matelot en navigation intérieure, cette procédure constitue globalement une simplification administrative. Cela évite la reconnaissance individuelle et permet de réduire les frais supplémentaires occasionnés à l'administration et au demandeur.

Résolution

La Commission centrale,

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

réaffirmant sa volonté de promouvoir l'intégration et le développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que « la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible », ainsi qu'elle l'a réaffirmé par la déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

désireuse de contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018,

consciente que, sur la base de la reconnaissance de qualifications de matelot non rhénanes obtenues par formation professionnelle, la possibilité d'obtenir la qualification de maître-matelot constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

adopte l'amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement ci-annexé entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2016.

Annexe

Annexe au protocole 14

L'article 3.02, chiffre 5, lettre a), est rédigé comme suit :

- « a) avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'un an au moins comme matelot et*
- avoir achevé avec succès la formation visée au chiffre 2, ou*
- avoir passé avec succès un autre examen final d'une école professionnelle de bateliers ou*
- avoir passé avec succès un autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente ou*
- avoir une qualification de matelot au sens de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle ;*

ou ».

PROTOCOLE 15

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin par des prescriptions de caractère temporaire -

Amendements aux prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (Articles 1.10 et 7.08)

1. La CCNR est favorable à l'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible de substitution pour la navigation intérieure. Dans sa Vision 2018, elle stipule : *"Les innovations en faveur de carburants alternatifs et d'énergies alternatives, notamment le gaz naturel liquéfié (GNL), sont encouragées dans le respect des conditions de sécurité."* À ce titre, elle a adopté des amendements du RPNR et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) lors de sa session plénière de printemps (Protocole 2015-I-7). Un amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) est prévu.
2. Le RPNR prévoit que certains documents spécifiques (manuel d'exploitation, dossier de sécurité) et des attestations d'expertise pour le personnel intervenant dans la procédure d'avitaillement soient à bord des bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.
3. Ces documents spécifiques et ces attestations d'expertise sont définis respectivement dans le RVBR et dans le RPN.
4. Pour éviter toute erreur d'interprétation, il est donc opportun de faire des renvois depuis le RPNR vers le RVBR et le RPN, lorsqu'il est fait référence à ces documents spécifiques et attestations d'expertise. L'objet de cet amendement en annexe 1 est donc de préciser de façon claire et univoque les documents spécifiques et attestations d'expertise qui doivent se trouver à bord des bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.
5. L'amendement figurant en annexe 2 vise à réparer un oubli. En effet, Le but de cet amendement est de rétablir des prescriptions qui étaient en vigueur jusqu'au 30 novembre 2015 et qui ont été supprimées suite à une erreur de renumérotation consécutive à l'entrée en vigueur de la résolution 2015-I-7. Afin de réduire autant que possible le vide juridique, il est proposé que cette annexe 2 entre en vigueur au 1^{er} février 2016.
6. L'amendement au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) entre en vigueur au 1^{er} décembre 2016. L'amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin entrera en vigueur au 1^{er} juillet 2016. Pour éviter de modifier le RPNR à trois reprises en 2015, il est proposé que l'amendement figurant en annexe n°1 du RPNR n'entre en vigueur qu'au 1^{er} décembre 2016. Cet amendement vient modifier des prescriptions de caractère temporaire valables jusqu'au 30 novembre 2018. Dans un souci de cohérence, les amendements en annexe modifient le RPNR par des prescriptions de caractère temporaire et la même date de fin de validité (30 novembre 2018) a été retenue.
7. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

L'annexe 1 de la présente résolution vise à amender le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) en précisant les prescriptions pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible adoptées lors de la session plénière de printemps 2015 (Protocole 2015-I-7). Cet amendement vise à insérer au sein du RPNR des renvois vers les autres règlements de la CCNR où sont définis les documents (manuel d'exploitation et dossier de sécurité) et attestations exigés dans la liste des documents de bord prévue par le RPNR.

En effet, la nature et le contenu du manuel d'exploitation et du dossier de sécurité sont précisés dans un amendement au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) qui entre en vigueur au 1^{er} décembre 2016.

L'expertise requise dans l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible est définie dans un amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui entre en vigueur au 1^{er} juillet 2016 (Protocole 2015-I-7).

L'annexe 2 de la présente résolution vise à réparer un oubli. En effet, lors de l'adoption des prescriptions pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (résolution 2015-I-7), les chiffres 1 et 2 de l'article 7.08 ont été réécrits et de nouvelles prescriptions ont été insérées aux chiffres 3 et 4. Les prescriptions figurant avant l'adoption de la résolution 2015-I-7 dans les chiffres 3 et 4 et relatives à la surveillance auraient dû être conservées et devenir les chiffres 5 et 6 de l'article 7.08. Cette renumérotation a été oubliée dans la résolution 2015-I-7. Le but de l'annexe 2 est de rétablir ces prescriptions en vigueur jusqu'au 30 novembre 2015. Afin de réduire au maximum le vide juridique, il est proposé que cette annexe 2 entre en vigueur au 1^{er} février 2016.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

L'alternative à l'amendement en annexe 1 serait de ne pas faire ces renvois vers le RPN et le RVBR. L'absence de renvois n'entraînerait pas de contradiction entre les règlements. Toutefois, l'insertion dans le RPNR de ces renvois permet d'apporter davantage de clarté sur la nature et le contenu des attestations et documents (manuel d'exploitation et dossier de sécurité) exigés, ainsi que d'éviter des erreurs d'interprétation.

Conséquences de ces amendements

L'amendement proposé en annexe 1 modifie deux articles de la rédaction actuelle du RPNR. Il précise de façon claire et univoque les documents qui doivent se trouver à bord du bâtiment. Cette façon de procéder est conforme à la façon de procéder au sein du RPNR qui précise dans la mesure du possible la nature exacte des documents de bord (article 1.10).

Le chiffre 1 de l'amendement en annexe 1 complète la rédaction actuelle de l'article 1.10 en insérant un renvoi vers le RPN et vers le RVBR.

Le chiffre 2 de l'amendement en annexe 2 complète la rédaction actuelle de l'article 7.08 en insérant un renvoi vers le RPN.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à l'amendement en annexe 1. Toutefois, le texte du RPNR actuellement en vigueur ne précise pas la nature exacte et le contenu du dossier de sécurité, du manuel d'exploitation et de l'expertise requise dans l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Ceci pourrait conduire à des interprétations différentes de celles prévues par la CCNR.

Il serait possible de renoncer à l'amendement en annexe 2. Cela aurait pour conséquence que les bâtiments qui ne sont pas soumis à l'obligation d'avoir une garde opérationnelle à bord seraient dispensés d'une surveillance. Cela pourrait avoir des conséquences en matière de sécurité si personne n'est capable d'intervenir rapidement.

Résolution

La Commission centrale,

vu les amendements relatifs à l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible du Règlement de visite des bateaux du Rhin et du Règlement relatif au personnel de la Navigation sur le Rhin

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

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

L'amendement figurant à l'annexe 1 sera en vigueur du 1^{er} décembre 2016 au 30 novembre 2018.

L'amendement figurant à l'annexe 2 sera en vigueur du 1^{er} février 2016 au 30 novembre 2018.

Annexes

Annexe 1 : Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (articles 1.10 et 7.08, chiffre 2)

Annexe 2 : Amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin (Article 7.08, chiffres 5 et 6)

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *L'article 1.10, chiffre 1, lettres ad) et ae), est rédigé comme suit :*

- « ad) pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation prescrit au chiffre 1.4.8 de l'annexe T du Règlement de visite des bateaux du Rhin, et le dossier de sécurité prescrit par le chiffre 1 de l'article 8ter.03 du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- ae) pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement, prescrites à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »

2. *L'article 7.08, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

- « 2. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
 - a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'une attestation d'expertise prescrite à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. ,
 - b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire de l'attestation d'expertise prescrite à l'article 4.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin

Les chiffres 5 et 6 suivants sont ajoutés à l'article 7.08 :

- « 5. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.

- 6. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant. »

PROTOCOLE 16

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin par une prescription de caractère temporaire – Amendement aux prescriptions relatives à la vue dégagée (Article 1.07)

1. Une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions depuis le poste de gouverne est une nécessité pour assurer la sécurité de la navigation rhénane. Cette notion de vue dégagée est définie dans l'article 1.07, chiffre 2 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) qui prévoit notamment que « la visibilité directe ne doit pas être restreinte par le chargement ou par la gîte du bateau à plus de 350 m vers l'avant. Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation. Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie. ». Ces prescriptions ont fait l'objet d'un amendement de caractère temporaire qui a été adopté par la résolution 2001-II-15, prolongé jusqu'au 30 novembre 2018 par la résolution 2015-I-13.
2. Dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), les prescriptions relatives à la vue dégagée figurent dans l'article 7.02 qui prévoit notamment à son chiffre 2 que « Pour l'homme de barre, la zone de non-visibilité devant le bateau à l'état léger avec la moitié des approvisionnements mais sans ballast ne doit pas excéder 250 m. ». Cette prescription a été adoptée sous la forme d'un amendement de caractère temporaire par la résolution 2002-I-31 dont la validité a été prolongée jusqu'au 30 novembre 2016. Par résolution 2015-II-21, l'article 7.02 du RVBR a été actualisé dans une volonté d'harmonisation entre les prescriptions techniques de la CCNR et celles applicables dans le cadre de l'Union européenne.
3. Au cours des dix dernières années, le transport de conteneurs sur le Rhin n'a cessé de s'accroître et les bâtiments transportent classiquement 4 couches de conteneurs entre Strasbourg et Rotterdam. La couche supérieure de conteneurs restreint la vue dégagée en avant de la proue du bâtiment. Ainsi, le maximum de 350 m de zone de non-visibilité est souvent dépassé et il existe de ce fait un risque de situations dangereuses. Parallèlement, il n'y a pas de directives claires pour les autorités de contrôle, pour savoir par exemple quand immobiliser un bâtiment. En effet, dans certains cas de figure (passage sous un pont, dans une écluse), des dérogations sont déjà admises pour étendre la zone de non-visibilité au-delà de 350 m.
4. Il était donc nécessaire de clarifier les prescriptions existantes et de les adapter aux nouveaux enjeux de la navigation sans nuire à la sécurité de la navigation rhénane. En particulier sont nécessaires des exigences claires dont l'observation permet d'étendre la zone de non-visibilité au-delà de 350 m. Ces exigences rendront nécessaires des équipements supplémentaires, comme cela est déjà le cas lors du passage de certains ouvrages. Une modification coordonnée des deux règlements (RVBR, RPNR) est donc nécessaire.
5. Cet amendement est une prescription de caractère temporaire. En effet, il renvoie aux prescriptions du RVBR et le RVBR doit être profondément remanié à moyen terme avec le renvoi au standard ES-TRIN (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure).

Cet amendement ne peut entrer en vigueur que lorsque la nouvelle rédaction de l'article 7.02 du RVBR entrera en vigueur, c'est-à-dire au 1^{er} décembre 2016. De même, cet amendement fait référence au chiffre 2 de l'article 1.07 du RPNR. Or ce chiffre 2 est une prescription de caractère temporaire en vigueur jusqu'au 30 novembre 2018. Le présent amendement ne peut donc être en vigueur que jusqu'au 30 novembre 2018.

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

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

L'objet du présent amendement au RPNR est d'insérer un nouveau chiffre 3 à l'article 1.07, définissant les exigences qui doivent être respectées pour que la zone de non-visibilité à l'avant du bâtiment puisse être étendue au-delà des 350 m. Cela permettra notamment le transport de cargaisons plus hautes, en particulier pour les conteneurs.

L'augmentation de la zone de non-visibilité à l'avant du bâtiment est limitée dans tous les cas à 500 m. C'est pourquoi les exigences s'appliquent à une zone de non-visibilité comprise entre 350 m et 500 m.

Ces exigences concernent le radar et les installations vidéo. Ces moyens auxiliaires doivent être appropriés au sens de l'article 7.02 du RVBR. Par ailleurs, leur installation doit se faire à la proue du bâtiment. Enfin, l'utilisation d'un radar nécessite des compétences particulières définies à l'article 6.32, chiffre 1 du RPNR. À ce titre, un renvoi vers cet article est également inséré.

Eventuelles alternatives à l'amendement envisagé

Une alternative aurait été de porter la zone de non-visibilité au-delà de 500 m. Le fait de porter la zone de non-visibilité vers l'avant de 350 m à 500 m est un compromis qui permettra de tirer des enseignements de l'utilisation des moyens auxiliaires, lesquels pallieront l'absence de visibilité directe dans les 500 m à l'avant du bâtiment.

Conséquences de cet amendement

Ces modifications n'ont aucune incidence négative sur la batellerie. En effet, elles ne créent pas de contraintes supplémentaires puisqu'elles ouvrent une possibilité supplémentaire (qui reste optionnelle) en autorisant l'extension de la zone de non-visibilité de 350 à 500 m sous réserve d'exigences complémentaires.

En revanche, elles fixent un cadre juridique clair qui favorise le développement, notamment du transport par conteneurs en 4 couches. Ces bâtiments ayant souvent plus de 110 m, ils sont déjà équipés d'un radar conformément à l'article 22bis.05, chiffre 1, lettre b, du RVBR. Le surcoût consiste donc essentiellement à s'équiper d'installations vidéo. Ce surcoût a été chiffré à 10 000 €.

Pour des bâtiments sans radar et sans installations vidéo, le coût a été chiffré à 30 000 € (RP/G (11) 21 = RV/G (11) 50 = JWG (11) 56).

Conséquences d'un rejet de ces amendements

Un rejet de ces modifications aurait pour conséquence un statu quo.

D'une part, cela ne permettrait pas d'augmenter encore la sécurité de la navigation rhénane. En effet, si un bâtiment est équipé des moyens auxiliaires exigés, ceux-ci contribuent à l'amélioration de la visibilité à l'avant indépendamment de la zone de non-visibilité effective, ce qui représente une amélioration par rapport à la situation actuelle.

D'autre part, un rejet reviendrait à renoncer à une possibilité de contribuer à la prospérité de la navigation rhénane, car dans certaines conditions les bateaux ne pourraient alors transporter qu'un nombre plus limité de conteneurs.

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

afin de favoriser la prospérité de la navigation rhénane tout en renforçant sa sécurité,

en vue de l'adaptation à l'évolution de la technique dans le domaine de la sécurité et afin de tenir compte des besoins de la navigation,

adopte l'amendement à l'article 1.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, qui est annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe sera en vigueur du 1^{er} décembre 2016 au 30 novembre 2018.

Annexe

Annexe au protocole 16

1. *L'article 1.07, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

- « 3. Par dérogation à la première phrase du chiffre 2, la visibilité directe peut être restreinte jusqu'à 500 m à l'avant de la proue en cas d'utilisation simultanée du radar et d'installations vidéo si :
- a) ces moyens auxiliaires assurent une vue de 350 m à 500 m à l'avant de la proue,
 - b) les exigences de l'article 6.32, chiffre 1, sont respectées,
 - c) les antennes radar et les caméras sont installées à la proue des bateaux,
 - d) ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. »

2. *Les chiffres 3, 4 et 5 existants deviennent les chiffres 4, 5 et 6.*

PROTOCOLE 17

Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin – 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)

1. Sur le secteur entre Oberwesel et St Goar, le trafic fluvial est régulé depuis 1972 au moyen de signaux lumineux conformément à l'article 12.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR). Cette régulation est nécessaire car dans cette vallée étroite, qui comporte de nombreuses courbes, les bateaux ne bénéficient pas d'un contact visuel suffisant et les communications radiotéléphoniques directes entre les bateaux ne sont pas possibles sans perturbations. Les bateaux qui pénètrent dans le secteur réglé par avertisseurs doivent s'annoncer à la centrale de secteur d'Oberwesel. En fonction des dimensions des bâtiments et convois, celle-ci commute les signaux lumineux situés dans les sections parcourues par les bateaux. Le cas échéant, les montants doivent attendre le passage des avalants. Actuellement, le secteur d'une longueur d'environ cinq kilomètres est subdivisé en quatre sections régulées par avertisseurs.
2. La proposition présentée vise à simplifier et à clarifier les prescriptions correspondantes, mais surtout à étendre vers l'amont le secteur réglé par avertisseurs et à uniformiser la longueur des sections régulées par avertisseurs. Ce dernier projet nécessite la création d'une cinquième section régulée par avertisseurs.
3. L'extension proposée vers l'amont permet d'inclure dans les secteurs régulés par avertisseurs une section située à proximité du Tauberwerth où les accidents sont fréquents. Le projet d'uniformiser la longueur des sections permet de faciliter la traversée du secteur réglé par avertisseurs.
4. Afin que les bateliers puissent visualiser aisément le secteur réglé par avertisseurs et afin d'illustrer les prescriptions correspondantes, une carte est mise à la disposition des bateliers en annexe au RPNR.
5. Ces prescriptions ont été adoptées par la CCNR lors de sa session d'automne 2012 sous la forme d'une prescription de caractère temporaire (Protocole 2012-II-13 et Protocole 2013-II-17, ce dernier ne modifiant que la terminologie utilisée dans la version néerlandaise) et sont en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2013. Après deux ans de mise en œuvre, ces prescriptions ont permis d'améliorer la sécurité de la navigation rhénane sans constituer une gêne au trafic. L'objectif initial a donc été atteint et ces prescriptions de caractère temporaire peuvent être transformées en amendement définitif du RPNR.
6. La formulation de cet amendement définitif est globalement identique à la prescription de caractère temporaire précitée. Seule la rédaction de la lettre a) du chiffre 1 de l'article 12.03 a été modifiée pour intégrer les bâtiments ayant une longueur exacte de 110 m. En effet, dans la formulation de la prescription qui a été adoptée par le protocole 2012-II-13 (inférieur à 110 m / supérieur à 110 m), il restait une imprécision sur la façon de traiter les bâtiments ayant une longueur de 110 m exactement. En outre, l'annexe 9 a fait l'objet d'une adaptation parce que la limite entre la première et la deuxième section était marquée au mauvais emplacement. Cette limite se situe à hauteur de la paire de bouées au port d'Oberwesel et sa couleur sera modifiée.
7. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

Entre Oberwesel et St Goar, le Rhin présente des difficultés nautiques particulières pour la conduite des bateaux. La régulation par avertisseurs a amélioré la sécurité sur ce secteur, qui demeure néanmoins le secteur du Rhin où surviennent le plus d'accidents. L'amendement proposé vise à améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation.

- La simplification et la clarification des prescriptions facilite la compréhension des prescriptions par les conducteurs.
- L'harmonisation de la longueur des sections régulées par avertisseurs facilite la conduite des bateaux dans ce secteur.
- L'extension vers l'amont du secteur régulé par avertisseurs permet d'inclure aussi un point où surviennent de nombreux accidents.

Dans le document RP/G (12) 46 rev. 1 sont détaillées les différentes modifications apportées aux prescriptions du RPNR et les motifs de ces modifications y sont indiqués.

Enfin, l'article 9.08 a été actualisé : la centrale de secteur d'Oberwesel doit être contactée à l'aide du canal 24 et non plus à l'aide du canal 22. Cela permet d'améliorer la liaison radiotéléphonique avec la centrale de secteur. En effet, le canal 22 était perturbé par des interférences.

Eventuelles alternatives à l'amendement envisagé

Le secteur pourrait être équipé pour la régulation automatique. Ceci nécessiterait notamment de nombreux équipements à terre sur ce secteur ainsi que des équipements supplémentaires à bord des bateaux qui parcourent ce secteur. En raison des difficultés nautiques particulières que présente ce secteur, une telle mesure ne serait envisageable qu'au terme d'études étendues et d'essais concrets. Cette alternative ne semble par conséquent pas très réaliste à court terme.

Conséquences de cet amendement

Cet amendement n'a aucune incidence négative sur la batellerie. Au contraire, il est probable que cette mesure facilitera la navigation sur le Rhin entre Oberwesel et St Goar et que le nombre des accidents et infractions aux règles de dépassement s'en trouvera réduit, ou qu'au moins les conséquences possibles de ces accidents s'en trouveront réduites. Cet amendement n'a pas entraîné de gêne au trafic durant les deux dernières années. Aucun accident ne s'est produit et les infractions aux règles de dépassement ont été légèrement moins nombreuses. La profession a été consultée et elle a accueilli positivement la nouvelle réglementation.

Conséquences d'un rejet de cet amendement

Un rejet de cet amendement aurait pour conséquence un statu quo au détriment de l'amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation sur ce secteur du Rhin.

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

afin de simplifier et de clarifier les prescriptions concernant la régulation par avertisseurs lumineux sur le secteur compris entre Oberwesel et St Goar, afin d'étendre vers l'amont le secteur régulé par avertisseurs et afin d'harmoniser la longueur des sections régulées par avertisseurs,

adopte l'amendement annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2016.

Annexe

Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

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

"12.02 Fonctionnement des avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar"

b) *L'indication relative à l'article 12.03 est insérée comme suit :*

"12.03 Règles particulières pour la navigation sur le secteur réglé par avertisseurs"

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

"Annexe 9 : Avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar p.k. 548,50 - 555,43"

2. *L'article 9.07, chiffre 3, lettre c), est rédigé comme suit :*

"c) Les conducteurs de bâtiments et convois d'une longueur supérieure à 110 m doivent s'annoncer conformément à l'article 12.03, chiffre 2 et chiffre 6, lettre b)."

3. *L'article 9.08 est rédigé comme suit :*

"Article 9.08

Navigation de nuit sur le secteur Bingen - St. Goar

Entre Bingen (p.k. 530,00) et St. Goar (p.k. 556,00), la navigation de nuit n'est autorisée que pour les bâtiments qui utilisent la radiotéléphonie sur les voies 10 (bateau-bateau) et respectivement 18 ou 24 et qui utilisent le radar en navigation vers l'aval."

4. *L'article 12.02 est rédigé comme suit :*

"Article 12.02

Fonctionnement des avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar

1. Le secteur dont la centrale de secteur Oberwesel assure la régulation par avertisseurs (secteur réglé par avertisseurs) est compris entre le p.k. 548,50 et le p.k. 555,43 (annexe 9).

2. Le secteur Oberwesel - St. Goar comporte les postes d'avertisseurs suivants :
Poste A : p. k. 550,57, rive gauche, près de l'Ochsenturm à Oberwesel ;
Poste B : p. k. 552,80, rive gauche, au Kammereck ;
Poste C : p. k. 553,61, rive gauche, au Betteck ;
Poste D : p. k. 554,34, rive gauche, en face de la Loreley ("Die Lützelsteine") ;
Poste E : p. k. 555,43, rive gauche, à la Bank.

3. L'approche des avalants, à l'exception de celle des menues embarcations, est signalée à la navigation montante par les postes d'avertisseurs A, C, D et E.

Chaque poste d'avertisseurs montre à la navigation montante ses signaux lumineux sur des panneaux superposés correspondant aux secteurs suivants :

| Panneau | N° de la section | Limite amont de la section | Limite aval de la section |
|--|------------------|----------------------------|---------------------------|
| Poste A : près de l'Ochsenturm | | | |
| supérieur | 1 | p.k. 548,50 | p.k. 549,50 |
| inférieur | 2 | p.k. 549,50 | p.k. 550,57 |
| Poste C : au Betteck | | | |
| supérieur | 3 | p.k. 550,57 | p.k. 551,30 |
| milieu | 4 | p.k. 551,30 | p.k. 552,40 |
| inférieur | 5 | p.k. 552,40 | p.k. 553,60 |
| Poste D : en face de la Loreley (« Die Lützelsteine ») | | | |
| supérieur | 4 | p.k. 551,30 | p.k. 552,40 |
| milieu | 5 | p.k. 552,40 | p.k. 553,61 |
| inférieur | 6 | p.k. 553,61 | p.k. 554,34 |
| Poste E : à la Bank | | | |
| supérieur | 6 | p.k. 553,61 | p.k. 554,34 |
| inférieur | 7 | p.k. 554,34 | p.k. 555,43 |

4. Les signaux donnés par les postes d'avertisseurs indiquent ce qui suit pour les sections correspondantes :
- a) trois traits lumineux blancs formant triangle (fig. 1) :
dans la section se trouve au moins un convoi avalant d'une longueur supérieure à 110 m.

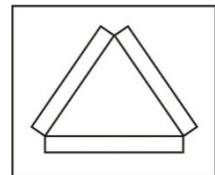


Figure 1

- b) deux traits lumineux blancs disposés en forme de toit (fig. 2) :
dans la section se trouve au moins un convoi avalant d'une longueur ne dépassant pas 110 m ou un bâtiment avalant d'une longueur supérieure à 110 m ou d'une largeur supérieure à 15 m.

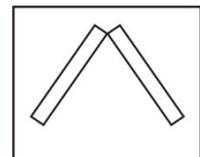


Figure 2

- c) un trait lumineux blanc incliné vers la droite (fig. 3) :
dans la section se trouve au moins un bâtiment avalant d'une longueur ne dépassant pas 110 m.

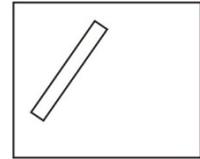


Figure 3

- d) un trait lumineux blanc horizontal (fig. 4) :
aucun avalant dans la section.

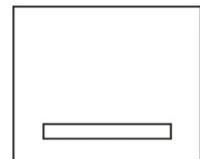


Figure 4

5. En outre, les signaux suivants peuvent être donnés par les postes d'avertisseurs :
- a) au poste A
 - aa) un feu blanc visible seulement par la navigation avalante :
la navigation avalante est informée du fonctionnement des avertisseurs lumineux.
 - bb) en plus un feu blanc clignotant, visible seulement par la navigation avalante :
un convoi d'une longueur supérieure à 110 m fait route vers l'amont au Taubenwerth (section 3).
 - b) au poste B
 - un feu blanc clignotant, visible seulement par la navigation avalante :
un convoi d'une longueur supérieure à 110 m contourne le Betteck vers l'amont.
6. La navigation avalante est arrêtée, le cas échéant, au moyen de deux feux rouges superposés visibles seulement par la navigation avalante, montrés par les postes A ou B.

La navigation montante est arrêtée, le cas échéant, au moyen de deux feux rouges superposés visibles seulement par la navigation montante, montrés par les postes D ou E."

5. *L'article 12.03 est inséré comme suit :*

"Article 12.03

Règles particulières pour la navigation sur le secteur réglé par avertisseurs

1. Dans certaines situations de trafic s'applique une interdiction de croisement au Bankeck (du p.k. 555,60 au p.k. 555,20), au Betteck (du p.k. 553,61 au p.k. 553,30) et au Jungferngrund (du p.k. 551,20 au p.k. 550,60).

Cette interdiction de croisement s'applique

- a) aux bâtiments et convois montants d'une longueur ne dépassant pas 110 m, à l'exception des menues embarcations, lorsqu'aux postes A, C ou E, est allumé un signal lumineux sur le panneau inférieur conformément à l'article 12.02, chiffre 4, lettre a).
- b) aux bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m, lorsqu'aux postes A, C ou E, est allumé un signal lumineux sur le panneau inférieur conformément à l'article 12.02, chiffre 4, lettres a) ou b).
- c) aux convois montants d'une longueur supérieure à 110 m, lorsqu'aux postes A, C ou E, est allumé un signal lumineux sur le panneau inférieur conformément à l'article 12.02, chiffre 4, lettres a), b) ou c).

En cas d'interdiction de croisement conformément à la phrase 1, les montants doivent s'arrêter en aval du Bankeck, du Betteck ou du Tauberwerth, jusqu'à ce que les avalants aient passé respectivement le p.k. 555,60, le p.k. 553,60 ou le p.k. 551,20.

2. À l'approche du Bankeck, du Betteck ou du Tauberwerth, les montants, à l'exception des menues embarcations, doivent contacter les avalants par radiotéléphonie et leur demander d'indiquer la catégorie, le nom, la position et le sens de navigation de leur bâtiment.
3. En cas de dépassement de la marque de crue I à l'échelle de Kaub (4,60 m), une interdiction de croisement et de dépassement s'applique à tous les bâtiments et convois, à l'exception des menues embarcations, au Bankeck (du p.k. 555,60 au p.k. 555,20), au Betteck (du p.k. 553,60 au p.k. 553,30) et au Jungferngrund (du p.k. 551,20 au p.k. 550,60).
4. Les bâtiments avalants d'une largeur égale ou supérieure à 15 m qui atteignent le p.k. 548,00 doivent appeler "Oberwesel Wahrschau" sur la voie 18 et indiquer la catégorie de bâtiment, le nom, la position, la largeur et le sens de navigation de leur bâtiment.
5. À l'exception des menues embarcations, les bâtiments qui accostent ou appareillent ou qui virent et refont le voyage en sens inverse à l'intérieur du secteur réglé par des avertisseurs doivent en informer la centrale de secteur par la voie 18 avec l'indicatif d'appel "Oberwesel Wahrschau".

6. Si les avertisseurs lumineux ne sont pas en fonctionnement s'appliquent les prescriptions suivantes, sauf pour les menues embarcations :

a) Les prescriptions des chiffres 1 et 2 s'appliquent à tous les bâtiments et convois montants.

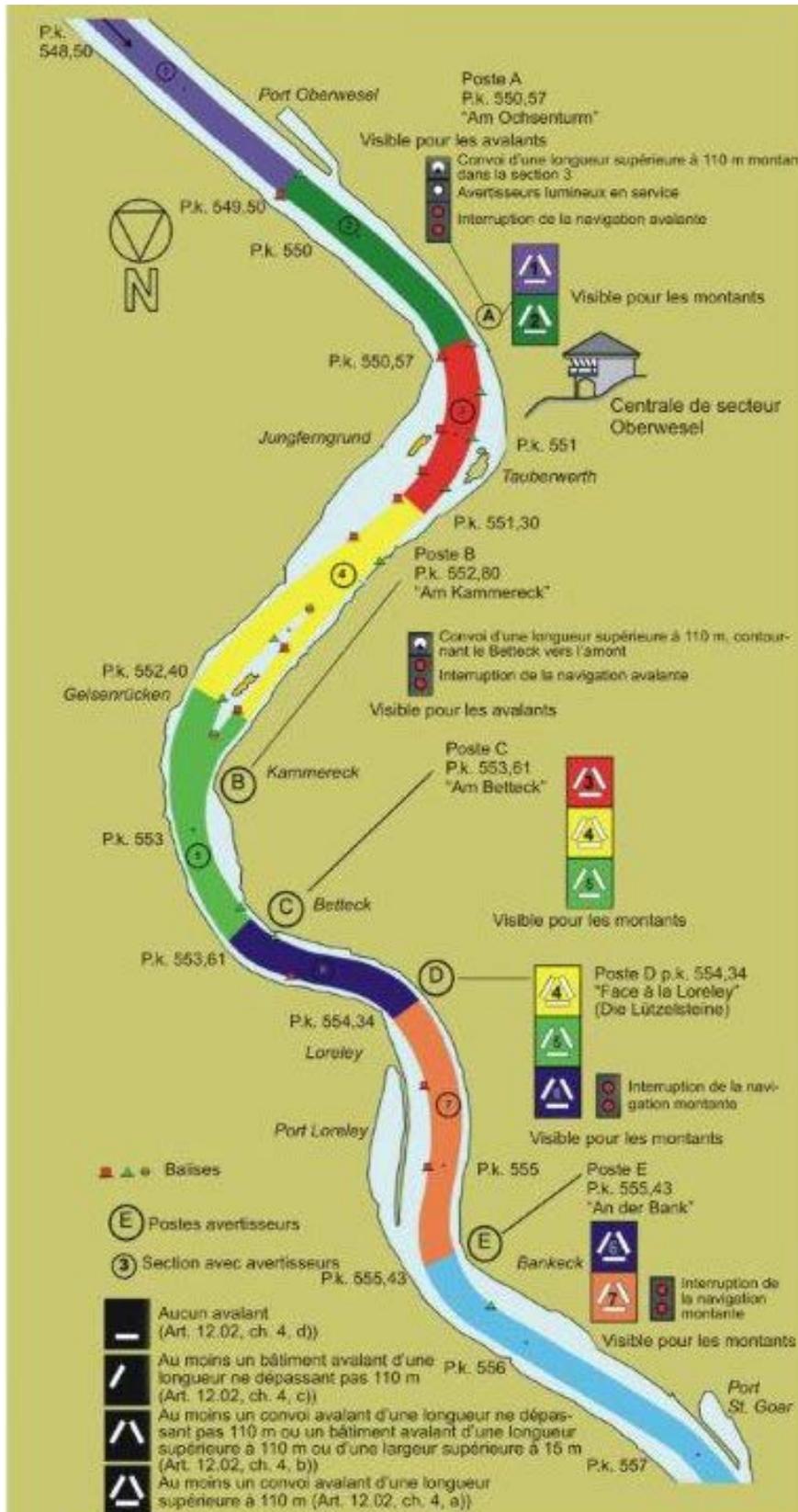
S'il ne s'annonce pas d'avalant, les montants ne peuvent contourner le Bankeck, le Betteck ou le Jungferngrund que s'ils ont reçu au préalable sur la voie 10 un son grave d'une durée d'une seconde. Ce son constitue le contrôle du fonctionnement correct de la radiotéléphonie sur le secteur d'Oberwesel à St. Goar.

b) Les avalants doivent indiquer la catégorie, le nom, la position et le sens de navigation de leur bâtiment lorsqu'ils passent le p.k. 548,50 en amont du port d'Oberwesel, la bouée de bifurcation amont au Geisenrücken (p.k. 552,00) et le Betteck (p.k. 553,60). Ils doivent donner les mêmes indications quand ils sont appelés par un montant. Après chaque communication, l'installation de radiotéléphonie doit être commutée sur écoute."

6. L'annexe 9 est rédigée comme suit :

"Annexe 9

Avertisseurs lumineux sur le secteur Oberwesel - St. Goar p.k. 548,50 - 555,43



PROTOCOLE 18

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.15, ch. 9 et 10 et 24.02, ch. 2)

Résolution

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

- a) Article 7.02, chiffre 3 – Timonerie, vue dégagée
(adoptée par la résolution 2000-III-20, prorogée par la résolution 2012-II-16).
- b) Article 8.02, chiffre 5 – Dispositifs de sécurité
(adoptée par la résolution 2006-II-25, prorogée par la résolution 2012-II-16).
- c) Article 9.15, chiffres 9 et 10 – Câbles
(adoptée par la résolution 2006-II-25, prorogée par la résolution 2012-II-16).
- d) Article 24.02, chiffre 2 – Disposition transitoire ad article 9.15, chiffre 10
(adoptée par la résolution 2006-II-25, prorogée par la résolution 2012-II-16).

La prescription listée sous la lettre a) sera en vigueur du 1^{er} avril 2016 au 30 novembre 2016.

Les prescriptions listées sous les lettres b), c) et d) seront en vigueur du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2019.

PROTOCOLE 19

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Reconnaissance d'autres normes équivalentes pour les stations d'épuration de bord (Article 14bis.07)

1. Par sa résolution 2010-II-27, la CCNR a décidé d'introduire des procédures d'agrément uniformes pour les stations d'épuration de bord avec un nouvel chapitre 14bis. Ces prescriptions sont venues compléter les exigences prévues pour les installations de collecte et d'élimination des eaux usées à bord des bateaux à passagers en application de l'article 15.14 du RVBR.
2. Dans le cadre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI), qui est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009, ont été définies des valeurs limites devant être respectées à la sortie des stations d'épuration de bord.
3. Des prescriptions équivalentes à celles du chapitre 14bis du RVBR ont été introduites dans le cadre réglementaire de l'Union européenne au moyen de la Directive 2012/49/UE de la Commission du 10 décembre 2012 modifiant l'annexe II de la Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Par conséquent, l'Union européenne dispose de procédures d'agrément pour les stations d'épuration de bord destinées à être installées à bord des bateaux de navigation intérieure. Les valeurs limites à respecter durant l'essai de type et durant le fonctionnement des stations d'épuration de bord sont identiques à celles prévues pour Etape II du chapitre 14bis le RVBR.
4. La partie IX de l'appendice VI de l'annexe II de la Directive 2006/87/CE modifiée prévoit la reconnaissance par l'Union européenne des agréments de type délivrés en application de la résolution 2010-II-27 de la CCNR.
5. Un premier certificat d'agrément de type conformément à la Directive 2006/87/CE a été délivré pour une station d'épuration de bord en 2015 en Allemagne.
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 doit répondre l'amendement proposé

L'annexe de la présente résolution vise à amender l'article 14bis.07 RVBR pour permettre la reconnaissance des agréments de type de stations d'épuration de bord délivrés en application de la Directive 2006/87/CE telle que modifiée par la Directive 2012/49/UE.

La Directive 2006/87/CE prévoit d'ores et déjà la reconnaissance des agréments de type délivrés en application du RVBR au sein de l'Union européenne. Cet amendement permet d'établir la réciprocité de cette reconnaissance.

La profession de la navigation souhaite pouvoir utiliser aussi des stations d'épuration de bord possédant l'agrément de type de l'UE à bord de bateaux avec un certificat de visite.

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

Aucune

Conséquences de cet amendement

L'amendement proposé en annexe permet d'accepter l'installation à bord des bateaux avec un certificat de visite des stations d'épuration de bord agréées par les Etats membres de l'Union européenne à bord en application de la Directive 2006/87/CE.

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de visite,

soucieuse de poursuivre continuellement et conformément aux besoins le développement de ses standards écologiques et techniques,

consciente de l'importance d'une harmonisation des normes applicables pour le déversement d'eaux usées domestiques dans les bassins fluviaux européens concernés,

animée par la volonté de mettre à la disposition de la profession de la navigation un choix d'installations appropriées qui soit aussi large que possible,

soucieuse d'éviter les agréments redondants et les contraintes administratives inutiles qui en résulteraient,

vu la résolution 2010-II-27 relative aux exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis),

considérant que l'Union Européenne a adopté des prescriptions techniques pour les stations d'épuration de bord à bord des bateaux de la navigation intérieure dans sa Directive 2006/87/CE, telle modifiée par la Directive 2012/49/UE,

constatant l'équivalence des prescriptions adoptées au sein du Règlement de visite des bateaux du Rhin et celles adoptées au sein de la Directive 2006/87/CE,

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

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2016.

Annexe

Amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin

L'article 14bis.07, chiffre 1, est modifié comme suit :

- « 1. Les réceptions par type selon les prescriptions mentionnées dans le tableau ci-après sont réputées équivalentes aux réceptions par type visées par les conditions et dispositions du présent règlement :

| Utilisation de la station d'épuration de bord | Prescription | Classification / catégorie | Conditions |
|---|---|----------------------------|------------|
| Toutes | Directive 2006/87/CE modifiée par la Directive 2012/49/CE | Toutes | Aucune |

»

PROTOCOLE 20

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Appareils d'information et de navigation

(Annexe M, partie I, articles 1 et 3)

1. L'article 7.06, chiffre 1 du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) prévoit que « Les appareils ECDIS Intérieur qui peuvent être utilisés en mode navigation sont considérés comme étant des appareils radar. Ils doivent satisfaire en outre aux exigences du standard ECDIS Intérieur dans la teneur de l'édition en vigueur le jour de la délivrance de l'agrément de type. »
2. Il en résulte que les appareils ECDIS Intérieur, utilisés en mode navigation, doivent être conformes aux parties I et III de l'annexe du RVBR applicables aux appareils radar. En particulier, conformément à l'article 3 de la partie I de l'annexe M, les appareils ECDIS utilisés en mode navigation sont soumis aux exigences de la norme européenne EN 302 194-1 : 2006.
3. Le Standard ECDIS Intérieur (Edition 2.3) de la CCNR prévoit que les appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation dans les configurations des systèmes 2 et 3 peuvent ne pas satisfaire aux exigences de la norme européenne et que la conformité CE attestée par le fabricant est suffisante.
4. Le Groupe de travail RIS a constaté et examiné cette divergence entre les prescriptions du règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et celles du Standard ECDIS Intérieur pour les exigences relatives aux appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation dans les configurations des systèmes 2 et 3 du standard ECDIS Intérieur.
5. En conséquence, le Comité du règlement de visite a conclu à la nécessité d'un amendement du RVBR afin d'aligner les prescriptions du RVBR sur celles du Standard ECDIS Intérieur, en ce qui concerne appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation dans les configurations des systèmes 2 et 3 du standard ECDIS Intérieur. Le présent amendement permet de lever une ambiguïté dans l'application des prescriptions, sans réduire le niveau de sécurité.
6. Le présent amendement conduit à la situation juridique suivante : la norme européenne EN 302 194-1 : 2006 ne s'applique pas au matériel des appareils ECDIS Intérieur qui sont utilisés en mode navigation dans les configurations du systèmes 2 ou 3 conformément au standard ECDIS Intérieur, Edition 2.3, section 1, point 5.2, en liaison avec la section 4, points 2.2.2 ou 2.2.3, si une attestation de conformité du fabricant est fournie.
7. En revanche, les écrans qui sont utilisés en mode navigation dans la configuration de système 3, ainsi que les éléments matériels nécessaires à la mise à disposition d'informations radar depuis le processeur radar pour la représentation sur l'écran de l'appareil ECDIS Intérieur, ont une incidence déterminante sur la qualité de l'image radar affichée à l'écran de l'appareil ECDIS Intérieur. C'est pourquoi, pour ces matériels, la présentation de la conformité CE n'est pas suffisante et un contrôle de l'autorité compétente est nécessaire.
8. Enfin, l'amendement apporte des corrections rédactionnelles aux versions allemande et néerlandaise de l'article 1 de la partie I de l'annexe M du RVBR.
9. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

L'amendement vise à supprimer une divergence entre les prescriptions du RVBR et celles du Standard ECDIS Intérieur pour les exigences relatives aux appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation dans les configurations des systèmes 2 et 3 du standard ECDIS Intérieur. Les prescriptions du RVBR sont dorénavant alignées sur celles du Standard ECDIS Intérieur.

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

Une alternative serait de modifier le Standard ECDIS pour aligner les exigences sur celles du RVBR : les appareils ECDIS utilisés en mode navigation, quel que soit leur configuration du système, sont soumis aux exigences de la norme européenne EN 302 194-1 : 2006. Cette alternative ne serait toutefois pas compatible avec les appareils ECDIS disponibles sur le marché

Conséquences de cet amendement

L'amendement apporte des corrections rédactionnelles aux versions allemande et néerlandaise de l'article 1 de la partie I de l'annexe M du RVBR.

Un chiffre 3 est ajouté à l'article 3 de la partie I de l'annexe M afin de préciser les exigences relatives aux appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation dans les configurations des systèmes 2 et 3 du standard ECDIS Intérieur. En particulier, la norme européenne EN 302 194-1 : 2006 ne s'applique pas au matériel des appareils ECDIS Intérieur qui sont utilisés en mode navigation dans les configurations du systèmes 2 ou 3 conformément au standard ECDIS Intérieur, Edition 2.3, section 1, point 5.2, en liaison avec la section 4, points 2.2.2 ou 2.2.3, si une attestation de conformité du fabricant est fournie. Toutefois, cette dérogation ne s'applique pas aux écrans qui sont utilisés en mode navigation dans la configuration de système 3, ni aux éléments matériels nécessaires à la mise à disposition d'informations radar du processeur radar pour la représentation sur l'écran de l'appareil ECDIS Intérieur

L'amendement vient ajouter un appendice à la partie I de l'annexe M du RVBR introduisant des figures descriptives des configurations des systèmes 2 et 3 du standard ECDIS Intérieur. Ces figures sont conformes à celles prévues par le Standard ECDIS Intérieur édition 2.3.

Conséquences d'un rejet de l'amendement proposé

Un rejet de ces modifications aurait pour conséquence de maintenir une incertitude juridique sur les exigences relatives aux appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation.

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de visite,

afin de clarifier certaines prescriptions et d'harmoniser certaines prescriptions du RVBR avec les objectifs correspondants du Standard ECDIS Intérieur,

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

L'amendement figurant à l'annexe s'applique à partir du 1^{er} décembre 2016.

Annexe

Modification du Règlement de visite des bateaux du Rhin

1. *L'annexe M, partie I, article 1, est modifiée comme suit :*

« Article 1

Domaine d'application

Les présentes prescriptions fixent les exigences minimales relatives aux appareils radar utilisées en navigation rhénane ainsi que les conditions du contrôle de la conformité à ces exigences minimales. Les appareils ECDIS Intérieur qui peuvent être utilisés en mode navigation sont des appareils radar de navigation au sens des présentes prescriptions. »

2. *Le chiffre 3 suivant est ajouté à l'annexe M, partie I, article 3 comme suit :*

« 3. Le chiffre 2 ci-avant ne s'applique pas au matériel des appareils ECDIS Intérieur qui sont utilisés en mode navigation dans les configurations du systèmes 2 ou 3 conformément au standard ECDIS Intérieur, Edition 2.3, section 1, point 5.2, en liaison avec la section 4, points 2.2.2 ou 2.2.3, si une attestation de conformité du fabricant est fournie. L'attestation de conformité doit confirmer que le matériel :

- a) est conçu et réalisé de manière à supporter les contraintes et conditions environnantes généralement rencontrées à bord d'un bateau sans baisse de la qualité et de la fiabilité, et
- b) qu'il ne perturbe pas le fonctionnement d'autres appareils de communication et de navigation installés à bord.

La première phrase ne s'applique pas aux écrans qui sont utilisés en mode navigation dans la configuration de système 3, ni aux éléments matériels nécessaires à la mise à disposition d'informations radar depuis le processeur radar pour la représentation sur l'écran de l'appareil ECDIS Intérieur. »

3. L'appendice suivant est ajouté à l'annexe M, partie I :

« Appendice

Figure 1 : Appareil ECDIS Intérieur, appareil autonome relié à l'installation radar (configuration du système 2)

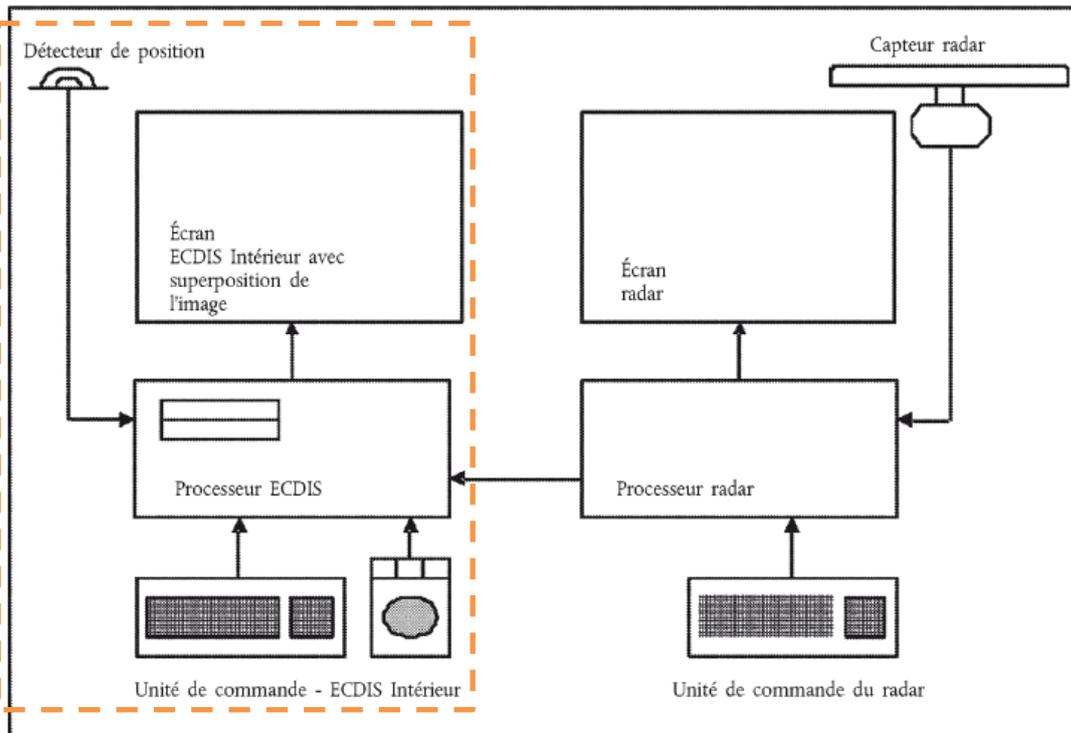
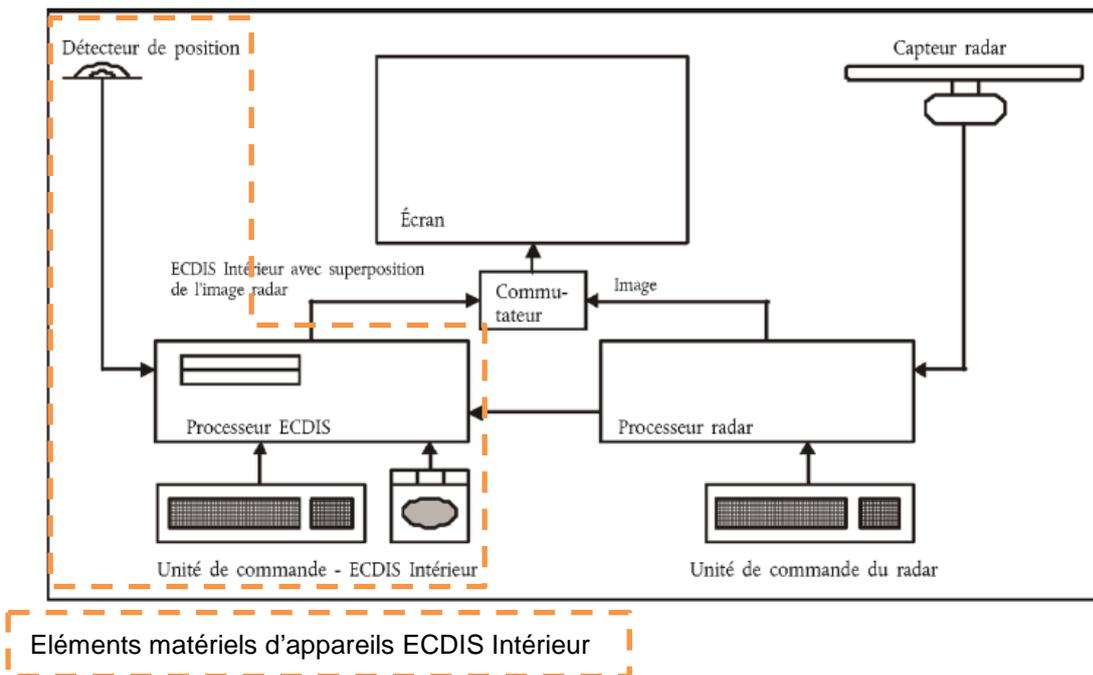


Figure 2 : Appareil ECDIS Intérieur, appareil autonome relié à l'installation radar avec écran en commun (configuration du système 3)



»

PROTOCOLE 21

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Prescriptions relatives à la vue dégagée (Articles 7.02, 15.01 chiffres 5 et 6, 24.02 et 24.06)

1. Une vue suffisamment dégagée dans toutes les directions depuis le poste de gouverne est une nécessité pour assurer la sécurité de la navigation rhénane.
2. Les travaux préparatoires du standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) ont mis en évidence la nécessité d'une rédaction harmonisée pour les prescriptions relatives à la vue dégagée, sur la base des prescriptions existantes dans le règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et dans la directive 2006/87/CE. L'amendement du RVBR, annexé à la présente résolution, résulte de ces travaux d'harmonisation et est conforme au ES-TRIN adopté par le CESNI en novembre 2015.
3. La visibilité panoramique depuis la timonerie est inévitablement restreinte à divers degrés et pour plusieurs raisons, que ce soit du fait de la construction du bateau ou de la cargaison. Selon que des personnes embarquent ou débarquent, que le bateau accoste ou appareille, qu'il effectue une manœuvre ou qu'il fasse route, l'homme de barre a besoin de visualiser différentes zones de son champ de vision. Ainsi, avant d'appareiller, il est important de pouvoir vérifier si une personne se trouve encore sur le plat-bord ou si la zone située juste derrière la poupe est dégagée. Durant le voyage, une priorité plus importante est accordée à la vue sur la zone située à l'avant du bateau en raison de la modification rapide de la position du bateau vers l'avant.

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

Pour réduire davantage la zone de non-visibilité vers l'avant (c'est-à-dire réduire la zone de non-visibilité à moins de 250 m), seuls des moyens auxiliaires appropriés doivent être utilisés. C'est pour cela qu'une instruction de service en vertu de l'article 1.07 du RVBR est venue préciser les caractéristiques techniques des moyens auxiliaires appropriés pour la visualisation de zones de non visibilité que sont : les miroirs, les installations vidéo, et les installations radar.

4. En outre, l'harmonisation des rédactions des prescriptions de la CCNR et de l'UE a permis de préciser les prescriptions applicables à la vue dégagée vers l'avant et vers l'arrière des bateaux à passagers.
5. Au cours des dix dernières années, le transport de conteneurs sur le Rhin n'a cessé de s'accroître et les bâtiments transportent classiquement 4 couches de conteneurs entre Strasbourg et Rotterdam. La couche supérieure de conteneurs restreint la vue dégagée en avant de la proue du bâtiment. Ainsi, le maximum de 350 m de zone de non-visibilité est souvent dépassé et il existe de ce fait un risque de situations dangereuses. Il était donc nécessaire de clarifier la rédaction existante des prescriptions du RVBR et du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), ainsi que de les adapter aux nouveaux enjeux de la navigation en tenant compte des moyens auxiliaires appropriés. Compte tenu de l'interdépendance des prescriptions techniques du RVBR et des exigences opérationnelles du RPNR, une modification coordonnée des deux règlements est donc nécessaire.
6. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

D'une part, l'amendement vise l'introduction au sein du RVBR d'une rédaction harmonisée pour les prescriptions relatives à la vue dégagée, sur la base des prescriptions existantes dans le RVBR et dans la directive 2006/87/CE. Il apporte en particulier une clarification sur les prescriptions applicables aux bateaux à passagers.

D'autre part, cet amendement s'inscrit dans la continuité de l'instruction de service adoptée en vertu de l'article 1.07 du RVBR. Cette instruction de service est venue préciser les caractéristiques des moyens auxiliaires appropriés pour la visualisation de zones de non visibilité. Seuls des moyens auxiliaires appropriés doivent être utilisés pour réduire davantage la zone de non-visibilité vers l'avant (c'est-à-dire réduire la zone de non-visibilité à moins de 250 m).

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

Une alternative aurait été de maintenir en vigueur les prescriptions du RVBR dans l'attente d'une harmonisation au moyen d'une référence du RVBR vers ES-TRIN. Toutefois, au regard des bénéfices pour la sécurité de la navigation et pour l'industrie, une modification anticipée coordonnée des amendements du RPNR et du RVBR relatifs à la vue dégagée a été préconisée. De plus, l'amendement annexé permet d'ores et déjà de rapprocher la réglementation rhénane de celle de l'Union européenne (directive 2006/87/CE).

Conséquences de cet amendement

L'amendement vient compléter les prescriptions de l'article 7.02 chiffre 2, en précisant que « seuls des moyens auxiliaires appropriés doivent être utilisés pour réduire davantage la zone de non-visibilité. » et que ces moyens ne doivent pas être pris en considération lors de la visite. Les chiffres 3 et 5 de cet article sont également modifiés pour faire référence à ces « moyens auxiliaires appropriés ».

Des compléments sont également apportés à l'article 7.02, chiffres 3 et 4 sur la prise en compte des arêtes des fenêtres de la timonerie et sur les hypothèses de travail pour la hauteur des yeux de l'homme de barre.

Il est précisé au chiffre 6 que les vitres utilisées dans la timonerie doivent être en verre de sécurité ainsi que des mesures doivent être prises pour éviter les reflets.

L'amendement vient ajouter des chiffres 5 et 6 à l'article 15.01 pour définir les exigences particulières aux bateaux à passagers, à savoir « la zone de non-visibilité devant le bateau à l'état léger avec la moitié des approvisionnements mais sans ballast ne doit pas excéder deux longueurs du bateau ou 250 m, la plus petite des deux valeurs devant être retenue. » En outre, un bateau à passagers doit être équipé de moyens auxiliaires appropriés lorsque la vue suffisamment dégagée n'est pas assurée vers l'arrière.

Les dispositions transitoires correspondantes ont été également été modifiées pour tenir compte de l'état de la flotte existante.

Enfin, sont abrogés les prescriptions de caractère temporaire (Article 7.02, chiffres 2 et 5) adoptées par les résolutions 2014-II-14 et 2014-II-15, initialement en vigueur jusqu'au 30 novembre 2017.

Conséquences d'un rejet de l'amendement proposé

Un rejet de ces modifications aurait pour conséquence un statu quo. D'une part, ceci ne permettrait pas d'augmenter encore la sécurité de la navigation rhénane (avec une référence à des moyens auxiliaires appropriés) et maintiendrait des incertitudes sur les conditions de vérification de la vue dégagée depuis la timonerie, en particulier pour les bateaux à passagers. D'autre part, ce rejet empêcherait l'harmonisation des prescriptions techniques à l'échelle européenne.

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de visite,

afin de favoriser la prospérité de la navigation rhénane tout en renforçant sa sécurité,

en vue de l'adaptation à l'évolution de la technique dans le domaine de la sécurité et afin de tenir compte des besoins de la navigation,

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

L'amendement figurant à l'annexe s'applique à partir du 1^{er} décembre 2016.

Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe qui seront encore en vigueur au 1^{er} décembre 2016 seront abrogées à cette date.

Annexe

Amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin

1. L'article 7.02 est modifié comme suit :

« Article 7.02

Vue dégagée

1. Une vue suffisamment dégagée doit être assurée dans toutes les directions depuis le poste de gouverne.
2. Pour l'homme de barre, la zone de non-visibilité devant le bateau à l'état lège avec la moitié des approvisionnements mais sans ballast ne doit pas excéder 250 m.

Seuls des moyens auxiliaires appropriés doivent être utilisés pour réduire davantage la zone de non-visibilité.

Les moyens auxiliaires pour la réduction de la zone de non-visibilité ne doivent pas être pris en considération lors de la visite.

3. Le champ de visibilité à l'emplacement normal de l'homme de barre doit être au moins de 240° de l'horizon. Le champ de visibilité dans le demi-cercle dirigé vers l'avant doit être au moins de 140°.

Aucun montant de fenêtre, poteau ou superstructure ne doit se trouver dans l'axe normal de vision de l'homme de barre.

Si, malgré un champ de visibilité de 240° ou supérieur, la vue suffisamment dégagée n'est pas assurée vers l'arrière, la Commission de visite peut exiger des mesures supplémentaires et notamment l'installation de moyens auxiliaires appropriés.

L'arête inférieure des fenêtres latérales doit être située le plus bas possible et l'arête supérieure des fenêtres latérales et des fenêtres donnant sur la poupe doit être située le plus haut possible.

Lors de la vérification de l'observation des exigences du présent article relatives à la vue dégagée, on considère que la hauteur des yeux de l'homme de barre se trouve à 1,65 m au-dessus du plancher de la timonerie au poste de gouverne.

4. L'arête supérieure des fenêtres de la timonerie donnant sur la proue doit être située à une hauteur suffisante pour permettre à l'homme de barre d'avoir une vue dégagée vers l'avant.

Cette exigence est réputée respectée lorsque l'homme de barre, dont les yeux se trouvent à une hauteur de 1,80 m, dispose d'une vue dégagée d'au moins 10° au-dessus de l'horizontale à hauteur des yeux.

5. Une vue claire par les fenêtres de la timonerie donnant sur la proue doit être assurée par des moyens appropriés quelles que soient les conditions météorologiques.

6. Les vitres utilisées dans la timonerie doivent être en verre de sécurité et avoir un degré de transparence d'au moins 75 %.

Pour éviter les reflets, les fenêtres de la timonerie donnant sur la proue doivent être antireflets ou placées de manière à empêcher effectivement les reflets.

L'exigence de la seconde phrase est réputée respectée lorsque les fenêtres sont inclinées d'un angle de 10° au moins et de 25° au plus par rapport au plan vertical, la partie supérieure des fenêtres étant en surplomb. »

2. A l'article 15.01 sont ajoutés les chiffres 5 et 6 suivants :

« 5. Par dérogation à l'article 7.02, chiffre 2, 1^{ère} phrase, pour l'homme de barre, la zone de non-visibilité devant le bateau à l'état lège avec la moitié des approvisionnements mais sans ballast ne doit pas excéder deux longueurs du bateau ou 250 m, la plus petite des deux valeurs devant être retenue.

6. Par dérogation à l'article 7.02, chiffre 3, alinéa 3, un bateau à passagers doit être équipé de moyens auxiliaires appropriés lorsque la vue suffisamment dégagée n'est pas assurée vers l'arrière. Dans la mesure où ces moyens auxiliaires ne permettent pas la vue dégagée de nuit, une restriction correspondante doit être portée au numéro 52 du certificat de visite. »

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

a) L'indication relative à l'article 7.02 est rédigée comme suit :

«

| Articles et chiffres | Objet | Délai ou Observations |
|---------------------------------------|--|---|
| 7.02 ch. 3 2 ^{ème} alinéa | Champ de visibilité à l'emplacement normal de l'homme de barre | N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015 |
| 7.02 ch. 6 | Degré minimal 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. |
| 7.02 ch. 6 | Conception en verre de sécurité | N.R.T. |

»

b) L'indication relative à l'article 15.01, chiffres 5 et 6, est rédigée comme suit :

«

| Articles et chiffres | Objet | Délai ou Observations |
|----------------------|---|--|
| 15.01 ch. 5 et ch. 6 | Zone de non visibilité à l'avant de la proue deux longueurs de bateau si inférieur à 250 m Vue suffisante vers l'arrière | N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045 |

»

4. Le tableau relatif à l'article 24.06, chiffre 5, est modifié comme suit :

a) L'indication relative à l'article 7.02, chiffre 6, est rédigée comme suit :

«

| Articles et chiffres | Objet | Délai ou Observations | Entrée en vigueur |
|----------------------|---------------------------------|-----------------------|-------------------|
| 7.02 ch. 6 | Conception en verre de sécurité | N.R.T. | 1.12.2016 |

»

b) L'indication relative à l'article 15.01, chiffres 5 et 6, est rédigée comme suit :

«

| Articles et chiffres | Objet | Délai ou Observations | Entrée en vigueur |
|----------------------|---|--|-------------------|
| 15.01 ch. 5 et ch. 6 | Zone de non visibilité à l'avant de la proue deux longueurs de bateau si inférieur à 250 m Vue suffisante vers l'arrière | N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045 | 1.12.2016 |

»

PROTOCOLE 22

Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Prescriptions pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C, en particulier les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

1. Actuellement, la navigation intérieure européenne utilise presque exclusivement le gasoil en tant que combustible. L'Union européenne (UE) ainsi que les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) souhaitent introduire en navigation intérieure des carburants alternatifs à l'instar d'autres modes de transport. Dans le cadre de différents projets de recherche et de développement nationaux et européens, le gaz naturel liquéfié (GNL) a été identifié comme étant parfaitement approprié pour la navigation intérieure compte tenu de son coût peu élevé par unité d'énergie, de sa densité énergétique élevée et de sa combustion davantage respectueuse de l'environnement et du climat. Dans la présente résolution, on entend par gaz naturel liquéfié (GNL) du gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de – 161 °C.
2. La CCNR est favorable à l'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible de substitution pour la navigation intérieure. Dans sa Vision 2018, elle stipule : "Les innovations en faveur de carburants alternatifs et d'énergies alternatives, notamment le gaz naturel liquéfié (GNL), sont encouragées dans le respect des conditions de sécurité."
3. Par rapport au gasoil, l'utilisation du gaz naturel (comme par exemple le gaz naturel liquéfié (GNL)) comme combustible présente un risque de sécurité accru, raison pour laquelle, à l'instar d'autres combustibles ayant un point d'éclair de 55 °C ou inférieur, l'utilisation de toute forme de gaz naturel est actuellement interdite dans la navigation intérieure rhénane et européenne. Afin de déterminer s'il est possible d'utiliser le gaz naturel liquéfié (GNL) en toute sécurité, la CCNR a autorisé temporairement son utilisation à bord de quinze bâtiments, sous réserve que ceux-ci observent de nombreuses exigences techniques et opérationnelles. A cet effet, elle a formulé pour ces bâtiments des recommandations au sens de l'article 2.19, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Cinq de ces quinze bâtiments sont actuellement exploités. Les rapports d'évaluation régulièrement soumis par les exploitants de ces bâtiments ont permis de conclure que l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible est possible en toute sécurité en navigation intérieure, à condition que soient observées des exigences spéciales concernant la construction et l'exploitation des bateaux ainsi que des exigences concernant la formation de leurs équipages.
4. La CCNR a par conséquent décidé d'amender ses règlements afin d'autoriser désormais l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) sous réserve que soient observées certaines exigences. Afin de faire aboutir dans les meilleurs délais les travaux nécessaires pour l'amendement des règlements en vue de l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL), la CCNR n'examinera qu'à une date ultérieure la possibilité d'utiliser d'éventuels autres carburants de substitution.
5. En raison de la complexité technique de l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) et de ses implications étendues pour la navigation intérieure, la CCNR a estimé nécessaire d'associer étroitement à ces travaux la profession de la navigation intérieure et les experts techniques qui possèdent déjà une expérience avec l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL). Pour l'élaboration des amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), la CCNR a bénéficié de l'expertise d'un groupe d'experts appuyé par le projet de recherche européen « LNG Masterplan for Rhine-Main-Danube ». Pour l'élaboration de l'amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) des contributions ont été apportées à la fois par des centres de formation et par des représentants expérimentés de la profession de la navigation. Pour l'élaboration de l'amendement au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), la CCNR a bénéficié de l'appui du groupe d'experts établi par la délégation néerlandaise, composé notamment des sociétés de classification et des autorités de contrôle, pour effectuer les travaux préparatoires pour les prescriptions techniques relatives au gaz naturel liquéfié (GNL).

Les propositions de modifications des règlements ont également été présentées aux associations des secteurs économiques concernés ainsi qu'à des experts d'administrations, de sociétés de classification et d'autres institutions dans le cadre d'une audition. Les participants à cette audition ont globalement approuvé les propositions. Leurs observations supplémentaires formulées à cette occasion ont été prises en compte par les organes compétents de la CCNR au cours de la procédure de décision qui a suivi.

6. La délégation néerlandaise a présenté les études d'impact réalisées à son initiative sur les modifications et compléments proposés pour les règlements de la CCNR. Ces études sont globalement favorables à la mise en œuvre des propositions.
7. Le RVBR sera complété par un chapitre 8ter comportant des dispositions particulières pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C et par une annexe T consacrée au gaz naturel liquéfié (GNL).
Les dispositions correspondantes du code IGF de l'organisation maritime internationale, ainsi que d'autres standards, seront reprises dans le RVBR et tenant compte du contexte de la navigation intérieure.
8. Cet amendement au RVBR entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2016. Il permettra de finaliser le cadre réglementaire relatif à l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. En effet, l'amendement au RPNR est entré en vigueur au 1^{er} décembre 2015 et l'amendement au RPN entrera en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2016.
9. La Commission européenne a salué les travaux de la CCNR visant à établir un cadre juridique pour l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) en navigation intérieure et a fait part de son intention de reprendre autant que possible les modifications et compléments prévus pour les règlements de la CCNR dans les réglementations européennes correspondantes.
10. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) et des études d'impact réalisées par la délégation néerlandaise sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

L'annexe de la présente résolution vise à amender le RVBR avec un chapitre 8ter comportant des dispositions particulières pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C et par une annexe T qui prévoit des dispositions supplémentaires pour ces différents combustibles, en particulier pour le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. En effet, ces bâtiments présentent des spécificités liées au type de combustible. Les systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires désignent tout système utilisant un combustible, y compris : les réservoirs à combustible et les raccordements des réservoirs, les systèmes de préparation du gaz, les tuyauteries et les vannes, les moteurs et les turbines et les systèmes de commande, de surveillance et de sécurité.

Afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent avec celui des bâtiments utilisant du gazole comme combustible, des prescriptions particulières ont été formulées pour l'exploitation des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible lorsqu'ils naviguent sur le Rhin.

Afin d'autoriser à l'avenir d'autres carburants alternatifs dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C, l'annexe T pourra être complétée à cet effet.

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

Des alternatives sont possibles pour plusieurs modifications du RVBR proposées dans l'annexe.

Conformément à l'article 8ter.02, les systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires visés doivent être construits et installés sous la surveillance de l'autorité compétente. Cette autorité peut avoir recours à un service technique pour effectuer les tâches visées au chapitre 8ter. De manière alternative, les tâches prévues au chapitre 8ter auraient pu être limitativement confiées aux Commissions de visite, à des sociétés de classification agréées, ou encore à des experts. En outre, par analogie avec l'article 22ter.02 du RVBR relatifs aux bateaux rapides, la surveillance de la construction des bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, et non uniquement le système de GNL, aurait pu être exclusivement confiée aux sociétés de classification agréées. Bien que les bateaux autorisés par des recommandations individuelles ont fait l'objet d'une construction ou transformation sous le contrôle d'une société de classification, l'audition organisée en février 2015 a mis en évidence que plusieurs organisations devraient avoir la possibilité d'agir dans le contrôle des systèmes fonctionnant avec du gaz naturel liquéfié (GNL).

La rédaction actuelle des articles 8ter.02 et 8ter.07 permet aux autorités compétentes de disposer de la latitude nécessaire sur le plan national dans la délégation des tâches prévues au chapitre 8ter, tout en conservant un niveau d'exigences élevé en termes de connaissances techniques. Ces connaissances sont particulièrement précisées au chiffre 1.5 de l'annexe T.

La proposition d'amendement repose sur le principe suivant : l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) doit être autorisée pour tous les principaux types de bâtiments et des exigences spéciales sont toutefois susceptibles d'être nécessaires en fonction de risques spécifiques. De manière alternative, des exigences détaillées auraient pu être établies pour les différents types de bateaux, notamment les bateaux à passagers. L'approche retenue par le code IGF de l'organisation maritime internationale, ainsi que les enseignements de l'audition de février 2015, montrent que la proposition d'amendement permet couvrir les risques spécifiques des différents types de bateaux en exigeant la réalisation d'une étude de risque (Article 8ter.01, chiffre 5, lettre a) et Annexe T, chiffre 1.3). En outre, le cas particulier des bateaux à passagers a fait l'objet d'une attention particulières dans la rédaction des exigences des chiffres 1.3.1, 1.4.10, 2.1.13 et 3.3.1 de l'annexe T.

L'article 8ter.04 prévoit des exigences en termes de niveaux d'émissions de polluants, à l'exception du méthane, identiques à celles prévues par le niveau « CCNR II » prévu pour les moteurs diesel et défini par le chapitre 8bis du RVBR. Des mesures appropriées pour la limitation des émissions de gaz à effet de serre doivent également être prises. De manière alternative, il aurait pu être renoncé à mentionner des niveaux d'émissions du fait de la spécificité des moteurs à gaz ou bicom bustibles, ainsi que des travaux actuellement en cours au sein de l'Union européenne pour l'adoption d'un nouveau règlement relatif aux émissions des engins mobiles non routiers. Ce projet de règlement prévoit notamment un seuil pour les émissions de méthane de 6,0g/kWh. Toutefois, la question d'un encadrement des émissions se pose pour les bateaux entrant en service entre 2016 et 2020/2021 (date estimée pour l'entrée en vigueur du règlement de l'Union européenne). C'est pourquoi, la proposition d'amendement permet de garantir des performances des moteurs fonctionnant à gaz au moins équivalentes à celles des moteurs diesel, sans pour autant anticiper sur la fixation d'un seuil pour les émissions de méthane.

Le chiffre 2.8.6 de l'annexe T prescrit des raccordements du type à déconnexion à sec conformément à la norme européenne EN 1474, et pourvus en plus de dispositifs de dégagement d'urgence à sec appropriés. Plusieurs solutions alternatives pour la déconnexion à sec sont disponibles sur le marché mais une harmonisation est souhaitable pour des raisons de sécurité et pour éviter une entrave au développement de la technologie du gaz naturel liquéfié (GNL) en Europe. Des travaux correspondants de normalisation sont en cours au sein de l'organisation maritime internationale et du Comité européen de normalisation. Toutefois, l'expérience acquise par la profession en navigation intérieure, ainsi que les constructions neuves de bateaux autorisées par des recommandations individuelles, ont montré la pertinence du standard EN 1474 permettant des dimensions normalisées.

La conception de système de GNL peut impliquer la mise en œuvre de dispositifs d'arrêt d'urgence (ESD – Emergency Shut Down) automatiques, pouvant impliquer une indisponibilité de la propulsion utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Cette observation est valable aussi pour d'autres carburants alternatifs dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C. Une redondance de la propulsion de tout ou une partie du système peut alors être nécessaire pour garantir la sécurité de la navigation, avec le gaz naturel liquéfié ou d'autres combustibles alternatifs. L'article 8ter.06 prévoit que « le bâtiment doit pouvoir poursuivre sa route par ses propres moyens en cas d'arrêt automatique du système de propulsion ou de parties du système de propulsion ». De manière alternative, suivant les différents concepts de salles des machines (salle des machines protégée contre le gaz, salle des machines protégée contre l'explosion ou salle des machines protégée par un dispositif d'arrêt d'urgence) et suivant les caractéristiques du système de GNL, les moyens nécessaires à la redondance aurait pu être précisés. Toutefois, il apparaît difficile de préciser ces moyens à mettre en œuvre suivant la multitude de concept de système existant ou pouvant être développés, notamment dans le domaine innovant de la propulsion utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Pour cette raison, l'article 8ter.06 vise ainsi une obligation de résultat. Cette logique avait également été employée pour l'article 15.07 du RVBR relatif à la redondance des propulsions des bateaux à passagers.

Conséquences de cet amendement

L'amendement proposé en annexe introduit un nouveau chapitre 8ter, ainsi qu'une nouvelle annexe T, au sein du RVBR et vient modifier l'annexe I pour y ajouter un nouveau pictogramme.

L'amendement introduit le chapitre 8ter fixant les dispositions particulières pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C.

L'article 8ter.01 précise le périmètre des exigences qui sont applicables aux systèmes de propulsion et aux systèmes auxiliaires, les articles du RVBR auxquels il est dérogé pour ces carburants alternatifs, ainsi la responsabilité de l'autorité compétente, avec l'aide éventuelle d'un service technique, pour contrôler les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C. La documentation technique nécessaire au contrôle, et devant être conservée à bord, est précisée aux chiffres 5 et 6 de cet article.

L'article 8ter.02 énonce le principe des contrôles avant la première mise en service, après toute modification ou réparation, et périodiquement (au moins une fois par an), mais aussi le périmètre des contrôles à effectuer. Une attestation de conformité doit être délivrée à l'issue du contrôle.

L'article 8ter.03 fixe, par analogie avec l'article 15.13 du RVBR applicable aux bateaux à passagers, les conditions de l'organisation de la sécurité. En particulier, un dossier de sécurité comprenant des instructions de sécurité et un plan de sécurité doivent être établis et être présents à bord. Le dossier de sécurité permet de documenter et instruire l'équipage sur la conduite à tenir en cas d'incidents, d'accidents ou encore tout dysfonctionnement du système de propulsion ou du système auxiliaire utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C.

L'article 8ter.04 prévoit des exigences en termes de niveaux d'émissions de polluants, à l'exception du méthane, identiques à celles prévues par le niveau CCNR II prévu pour les moteurs diesel et défini par le chapitre 8bis du RVBR. Des mesures appropriées pour la limitation des émissions de gaz à effet de serre doivent également être prises.

L'article 8ter.05 introduit un marquage des locaux de service permettant d'indiquer clairement pour quels combustibles ils sont utilisés. La figure 11 est ajoutée à l'Annexe I du RVBR dans le cas de locaux de service où est utilisé du gaz naturel liquéfié (GNL).

L'article 8ter.06 fixe une obligation de résultat pour la redondance du système de propulsion ou du système auxiliaire utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C. Le bâtiment doit pouvoir poursuivre sa route par ses propres moyens en cas d'arrêt automatique du système de propulsion ou de parties du système de propulsion. L'évaluation des risques prévue à l'article 8ter.01, chiffre 5, doit permettre de déterminer les moyens appropriés pour répondre à cet objectif.

L'article 8ter.07 complète la possibilité de recours à un service technique offerte à l'article 8ter.01 chiffre 4 en précisant les exigences applicables à ces services et les mesures de notification de la part des Etats riverains du Rhin et de la Belgique. La rédaction est analogue à celle employée pour les articles 8bis.12 et 14bis.12 du RVBR.

L'annexe T introduit dispositions supplémentaires pour les bâtiments utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C avec une partie I unique relative au gaz naturel liquéfié (GNL). Cette partie I s'organise en cinq chapitres : généralités (1), installations du bâtiment et conception du système (2), sécurité incendie (3), systèmes électriques (4) et systèmes de commande, de surveillance et de sécurité (5).

Le chapitre 1 de la partie I de l'annexe T vient utilement compléter les exigences générales du chapitre 8ter pour les systèmes de propulsion ou les systèmes auxiliaires utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible. Les parties du système de GNL, ainsi les autres concepts employés dans la partie I de l'annexe T, sont définis. Les conditions minimales d'élaboration de l'évaluation des risques, ainsi que les exigences générales pour la prévention des risques induits par les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié comme combustible sont ajoutées. Des précisions sur le service technique prévu à l'article 8ter.01 chiffre 4 et le marquage prévu à l'article 8ter.05 sont apportées pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié comme combustible.

Le chapitre 2 de la partie I de l'annexe T définit les exigences applicables aux différentes parties du système de GNL, à savoir : le système de confinement du GNL, les salles des machines, les systèmes de tuyauteries de GNL, les systèmes d'assèchement, les gattes, les systèmes de ventilation, le système d'avitaillement en GNL, le système d'alimentation en gaz et le système d'échappement ; ainsi que l'agencement des entrées et autres ouvertures et les limites de remplissage des réservoirs à combustibles GNL.

Le chapitre 3 de la partie I de l'annexe T définit les exigences applicables pour la détection, la prévention et l'extinction de l'incendie, à la lumière des dangers spécifiques de la présence de gaz et de gaz naturel liquéfié à bord. En particulier, un refroidissement des parties exposées et des réservoirs de combustible de GNL doit pouvoir être mis en œuvre pour prévenir le réchauffement du gaz naturel liquéfié, en cas d'incendie à proximité.

Le chapitre 4 de la partie I de l'annexe T définit les exigences spécifiques applicables aux systèmes électriques, en complément de celles prévues par le chapitre 9 du RVBR.

Le chapitre 5 de la partie I de l'annexe T prévoit l'installation de systèmes de commande, de surveillance et de sécurité afin d'assurer un fonctionnement sûr et fiable du système de GNL, en particulier afin d'informer l'équipage au moyen d'alarme ou de déclencher automatiquement des arrêts d'urgence en cas de défaillance ou d'anomalies.

Conséquences d'un rejet de l'amendement proposé

Il serait possible de renoncer à ces amendements au RVBR. Toutefois, le texte actuellement en vigueur ne prévoit aucune prescription spécifique pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Les projets individuels doivent être autorisés par une recommandation de la CCNR en application de l'article 2.19 du RVBR. A la lecture de l'étude d'impact, on peut conclure que l'utilisation de ce combustible est amenée à se développer. L'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) présente des risques spécifiques. En l'absence de prescriptions qui minimisent ces risques, le haut niveau de sécurité de la navigation rhénane pourrait ne plus être garanti. Par ailleurs, un cadre réglementaire stabilisé contribue à donner de la visibilité à la profession, mais aussi à favoriser le développement harmonieux de la technologie du gaz naturel liquéfié (GNL). Le moment semble donc opportun pour introduire des prescriptions.

Résultats des études d'impact relatives aux prescriptions techniques pour bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

a) Aperçu des parties intéressées

Les parties interrogées sont la profession (UENF, OEB), les autorités et les autres parties intéressées. Ces parties ont été invitées à s'exprimer lors d'une audition organisée le 2 février 2015. Elles ont globalement approuvé le projet de prescriptions. Elle estime que l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) doit être autorisée pour tous les principaux types de bâtiments. Des exigences spéciales sont toutefois susceptibles d'être nécessaires en fonction de risques spécifiques. Les systèmes pour l'avitaillement doivent être soumis à des exigences techniques permettant d'assurer que la fourniture et la réception du gaz naturel liquéfié (GNL) se déroulent en toute sécurité.

b) Coûts pour la profession

Les principaux coûts pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible sont l'investissement pour la construction ou la transformation d'un bâtiment existant. Ce coût de transformation est de l'ordre du million d'euros d'après l'étude d'impact néerlandaise.

D'ailleurs, ces coûts ne résultent pas de l'adoption de la réglementation des prescriptions techniques par la CCNR.

c) Utilité pour la profession

L'utilité pour la profession de ces prescriptions amendant le RVBR réside dans le maintien d'un haut niveau de sécurité de la navigation rhénane et dans l'établissement d'un cadre réglementaire stabilisé pour la conception et la construction de bateaux de navigation intérieure. Les coûts techniques, et surtout administratifs, liés à la demande d'une recommandation en application de l'article 2.19 du RVBR sont ainsi évités. De plus, les exigences techniques imposées aux bateaux utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible étant désormais fixées dans la réglementation, une plus grande standardisation sur le plan technologique devient possible avec des effets positifs attendus sur les coûts. Ceci favorisera le développement d'une technologie promue par une partie de la profession.

Par ailleurs, l'avitaillement est le moment présentant le plus de risques dans l'exploitation d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Le chiffre 2.8 de l'annexe T permet de fixer les exigences relatives au système d'avitaillement en GNL, et en particulier de normaliser les raccordements du type à déconnexion à sec à employer.

d) Coûts et avantages pour les pouvoirs publics (et éventuellement pour l'utilisateur)

Pour la société en général, l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant conduit à une réduction des émissions de certains polluants (particules et oxydes d'azote notamment) dans l'environnement. Une attention particulière sera accordée aux fuites de méthane pour mesurer la neutralité vis-à-vis de l'environnement.

Pour les autorités, le coût administratif pourrait être réduit en l'absence de demande de recommandation suivant l'article 2.19 du RVBR pour la construction de bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible (GNL) et du fait du recours à des services techniques pour la mise en œuvre des exigences du Chapitre 8ter. Toutefois, indépendamment de l'amendement du RVBR, l'augmentation de la flotte de bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible pourrait présenter des coûts supplémentaires et inhérents à la délivrance des certificats de visite.

L'évaluation des risques prévus à l'article 8ter.01 permet d'identifier et prévenir les risques inhérents à l'utilisation de GNL pour la résistance structurelle et l'intégrité du bâtiment, mais également pour les personnes à bord, y compris les passagers, et pour l'environnement.

Enfin, en cas de contrôle ou d'accident, le marquage des locaux dans lesquels est utilisé du gaz naturel liquéfié (GNL) permettront aux autorités et aux forces de secours d'identifier rapidement ces locaux à bord.

Résolution

La Commission centrale,

vu les résolutions 2015-I-7 et 2015-I-8 relatives aux prescriptions applicables aux bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible,

sur la proposition de son Comité du règlement de visite,

sur la base des connaissances et enseignements acquis lors de l'utilisation à titre d'essai de gaz naturel liquéfié (GNL) en navigation rhénane,

après avoir consulté les associations professionnelles concernées ainsi que des experts des sociétés de classification et d'autres institutions,

tenant compte des initiatives correspondantes menées de l'Union européenne et en concertation avec les services compétents de la Commission européenne,

souhaitant promouvoir les innovations en navigation intérieure par l'adaptation des règlements de la CCNR,

afin de permettre à la navigation intérieure rhénane et européenne d'utiliser le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible de substitution,

consciente du fait qu'une utilisation durable du gaz naturel liquéfié (GNL) nécessite un cadre juridique exhaustif et fiable permettant de préserver le niveau de sécurité élevé qui règne actuellement en navigation intérieure,

convaincue que des réglementations transparentes, fiables et tenant compte de la pratique encouragent les investissements en faveur de la navigation intérieure,

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

charge son Comité du règlement de visite de faciliter l'adoption des recommandations, en application de l'article 2.19 du RVBR, pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible et respectant par anticipation, avant le 1^{er} décembre 2016, les prescriptions annexées.

L'amendement figurant à l'annexe s'applique à partir du 1^{er} décembre 2016.

Annexe

Amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

- a) *L'indication relative au chapitre 8bis ci-après est insérée après l'indication relative au chapitre 8ter :*

« Chapitre 8ter : Dispositions particulières pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C

Article 8ter.01 : Généralités

Article 8ter.02 : Contrôle

Article 8ter.03 : Organisation de la sécurité

Article 8ter.04 : Exigences environnementales

Article 8ter.05 : Marquage

Article 8ter.06 : Propulsion indépendante

Article 8ter.07 : Services techniques»

- b) *L'indication relative à l'annexe S ci-après est insérée après l'indication relative à l'annexe T :*

« Annexe T : Dispositions supplémentaires pour les bâtiments utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C »

2. *Le chapitre 8ter ci-après est inséré après le chapitre 8bis :*

**« CHAPITRE 8ter
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LES BÂTIMENTS MUNIS DE
SYSTÈMES DE PROPULSION OU DE SYSTÈMES AUXILIAIRES UTILISANT DES
COMBUSTIBLES DONT LE POINT D'ÉCLAIR EST INFÉRIEUR OU ÉGAL A 55 °C**

Article 8ter.01

Généralités

1. Aux fins du présent chapitre, "systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires" désigne tout système utilisant un combustible, y compris :
- les réservoirs à combustible et les raccordements des réservoirs,
 - les systèmes de préparation du gaz,
 - les tuyauteries et les vannes,
 - les moteurs et les turbines,
 - les systèmes de commande, de surveillance et de sécurité.

2. Par dérogation aux dispositions de l'article 8.01, chiffre 3, et de l'article 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12, ainsi qu'aux dispositions du chapitre 8bis, des systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires utilisant des combustibles, dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C peuvent être installés à bord des bâtiments sous réserve que soient observées les exigences fixées pour ces combustibles dans le présent chapitre et dans l'annexe T.
3. Les systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires visés au chiffre 2 doivent être construits et installés sous la surveillance de la Commission de visite.
4. La Commission de visite peut avoir recours à un service technique au sens de l'article 8ter.07 pour effectuer les tâches visées au présent chapitre.
5. Avant la première mise en service d'un système de propulsion ou système auxiliaire au sens du chiffre 2, les documents suivants doivent être présentés à la Commission de visite :
 - a) une évaluation des risques conformément à l'annexe T,
 - b) un descriptif du système de propulsion ou du système auxiliaire,
 - c) des plans du système de propulsion ou du système auxiliaire,
 - d) un diagramme de la pression et de la température dans le système,
 - e) un manuel d'exploitation contenant toutes les procédures applicables, destiné à un usage concret du système,
 - f) un dossier de sécurité conformément à l'article 8ter.03,
 - g) une copie de l'attestation de contrôle visée à l'article 8ter.02, chiffre 4.
6. Une copie des documents visés au paragraphe 5 doit être conservée à bord.

Article 8ter.02

Contrôle

1. Les systèmes de propulsion et systèmes auxiliaires utilisant un combustible dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C doivent être contrôlés par une Commission de visite :
 - a) avant la première mise en service,
 - b) après toute modification ou réparation,
 - c) régulièrement, au moins une fois par an.

A cet effet doivent être prises en compte les instructions pertinentes des constructeurs.

2. Les contrôles visés au chiffre 1, lettres a) et c) ci-avant doivent comprendre au minimum :
 - a) une vérification de la conformité du système de propulsion et du système auxiliaire aux plans agréés et, en cas de contrôles périodiques, d'éventuelles modifications apportées au système de propulsion ou au système auxiliaire,
 - b) si nécessaire, un essai de fonctionnement du système de propulsion ou du système auxiliaire dans toutes les conditions d'utilisation possibles,
 - c) un contrôle visuel et un contrôle de l'étanchéité des différents éléments du système, notamment des vannes, conduites, tuyaux flexibles, cylindres, pompes et filtres,
 - d) un contrôle visuel des appareils électriques et électroniques de l'installation,
 - e) un contrôle des systèmes de commande, de surveillance et de sécurité.

3. Les contrôles visés au chiffre 1, lettre b), doivent couvrir les points concernés du chiffre 2.
4. Pour chaque contrôle visé au chiffre 1, une attestation relative à la vérification, mentionnant la date du contrôle, doit être délivrée.

Article 8ter.03

Organisation de la sécurité

1. Un dossier de sécurité doit être disponible à bord des bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant un combustible dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C. Le dossier de sécurité comprend des instructions de sécurité visées au chiffre 2 et un plan de sécurité visé au chiffre 3 du bâtiment.
2. Ces instructions de sécurité comportent au moins les informations suivantes :
 - a) l'arrêt d'urgence du système,
 - b) les mesures à prendre en cas de dégagement accidentel de carburant liquide ou gazeux, par exemple lors de l'avitaillement,
 - c) les mesures à prendre en cas d'incendie ou d'autres incidents à bord,
 - d) les mesures à prendre en cas d'abordage,
 - e) l'utilisation de l'équipement de sécurité,
 - f) le déclenchement de l'alarme,
 - g) les procédures d'évacuation.
3. Le plan de sécurité doit contenir au moins les informations suivantes :
 - a) les zones dangereuses,
 - b) les voies de repli, les issues de secours et les locaux étanches au gaz,
 - c) les moyens de sauvetage et les canots de service,
 - d) les extincteurs d'incendie, les installations d'extinction d'incendie et les systèmes de diffusion d'eau,
 - e) les systèmes d'alarme,
 - f) les commandes des dispositifs de coupure de secours,
 - g) les clapets coupe-feu,
 - h) les sources de courant électrique de secours,
 - i) les commandes des systèmes de ventilation,
 - j) les commandes des tuyauteries d'alimentation en combustible,
 - k) les équipements de sécurité.
4. Le dossier de sécurité doit :
 - a) porter un visa de contrôle de la Commission de visite et
 - b) être affiché de manière bien visible en un ou plusieurs emplacements appropriés à bord.

Article 8ter.04

Exigences environnementales

1. Les émissions des moteurs ou turbines ne doivent pas dépasser les valeurs limites applicables telles que fixées à l'article 8bis.02.
2. Dans le cas de systèmes de propulsion et de systèmes auxiliaires utilisant du gaz naturel, les valeurs s'appliquent aux hydrocarbures, à l'exception du méthane (CH₄).
3. La conformité au chiffre 1 ci-avant doit être démontrée par la soumission à la Commission de visite d'un rapport sur le mesurage au banc d'essai des émissions de gaz et de particules de gaz d'échappement conformément à la norme internationale ISO 8178-1 : 2006.
4. Des mesures appropriées doivent être prises pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures doivent être mentionnées dans les documents visés à l'article 8ter.01, chiffre 5, lettre b).

Article 8ter.05

Marquage

Les locaux de service et les éléments du système doivent être marqués de manière appropriée afin d'indiquer clairement pour quels combustibles ils sont utilisés.

Article 8ter.06

Propulsion indépendante

En cas d'arrêt automatique du système de propulsion ou de parties du système de propulsion, le bâtiment doit pouvoir poursuivre sa route par ses propres moyens

Article 8ter.07

Services Techniques

1. Les services techniques doivent satisfaire à la norme européenne EN ISO 17020 : 2012.
2. Les fabricants et distributeurs de systèmes de propulsion ou auxiliaires, ou de parties de ces systèmes, ne peuvent pas être reconnus en tant que Services Techniques.
3. Les connaissances du Service Technique doivent correspondre aux exigences de l'annexe T.
4. La surveillance et le contrôle au sens des articles 8ter.01 et 8ter.02 peuvent être assurés par différents Services Techniques, sous réserve que soient prises en compte toutes les connaissances décrites au chiffre 3.

5. Les Services Techniques autres que ceux d'un Etat riverain du Rhin et de Belgique peuvent uniquement être reconnus sur recommandation de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.
 6. Les Etats riverains du Rhin et de Belgique notifient au Secrétariat de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin les noms et adresses des Commissions de visite et des Services Techniques responsables pour les tâches fixées par le présent chapitre. Le Secrétariat publie les informations sur le site Internet de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin. »
3. *L'annexe T ci-après est ajoutée après l'annexe S :*

« Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe T

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LES BÂTIMENTS UTILISANT DES COMBUSTIBLES DONT LE POINT D'ÉCLAIR EST INFÉRIEUR OU ÉGAL A 55 °C

Partie I

Gaz naturel liquéfié (GNL)

Chapitre 1 Généralités

1.1 Application

- 1.1.1 Les dispositions de la Partie I s'appliquent aux bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) visé au chiffre 1.2.1 et portent sur tous les domaines nécessitant une attention particulière lors de l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.

1.2 Définitions

Aux fins de la présente Partie, les définitions suivantes sont applicables :

- 1.2.1 *Gaz naturel liquéfié (GNL)* : du gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C.
- 1.2.2 *Système de GNL* : toutes les parties du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, réservoirs à combustible et tuyauteries d'avitaillement.
- 1.2.3 *Système d'avitaillement en GNL* : l'installation pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) à bord (poste d'avitaillement et tuyauteries d'avitaillement).

- 1.2.4 *Poste d'avitaillement* : la zone à bord dans laquelle sont situés tous les équipements pour l'avitaillement, tels que les collecteurs, vannes, instruments de surveillance, équipements de sécurité, poste de surveillance, outils, etc.
- 1.2.5 *Système de confinement du GNL* : l'installation pour le stockage de gaz naturel liquéfié (GNL), y compris les raccordements des réservoirs.
- 1.2.6 *Système d'alimentation en gaz* : l'installation, y compris le système de préparation du gaz, les tuyauteries d'alimentation en gaz et les vannes, destinée à alimenter à bord tous les équipements consommateurs de gaz.
- 1.2.7 *Système de préparation du gaz* : l'unité utilisée pour transformer le gaz naturel liquéfié (GNL) en gaz naturel, ses accessoires et ses tuyauteries.
- 1.2.8 *Les zones dangereuses* : zones 0, 1 et 2, telles que classées ci-après :
- 1.2.8.1 *Zone 0* : zone dans laquelle une atmosphère explosive consistant en un mélange avec l'air de substances inflammables sous forme de gaz, de vapeur ou de brouillard est présente en permanence, pendant de longues périodes ou fréquemment,
- 1.2.8.2 *Zone 1* : zone dans laquelle une atmosphère explosive consistant en un mélange avec l'air de substances inflammables sous forme de gaz, de vapeur ou de brouillard est susceptible de se présenter occasionnellement en fonctionnement normal,
- 1.2.8.3 *Zone 2* : zone dans laquelle une atmosphère explosive consistant en un mélange avec l'air de substances inflammables sous forme de gaz, de vapeur ou de brouillard n'est pas susceptible de se présenter en fonctionnement normal ou, si elle se présente néanmoins, elle n'est que de courte durée.
- 1.2.9 *Local fermé* : tout local à l'intérieur duquel, en l'absence d'une ventilation forcée, la ventilation sera limitée et une atmosphère explosive ne sera pas dispersée naturellement.
- 1.2.10 *Local semi-fermé* : un local délimité par des ponts ou des cloisonnements de telle manière que les conditions naturelles de ventilation y sont sensiblement différentes de celles qui règnent sur un pont ouvert.
- 1.2.11 *Soupape de surpression (PRV - Pressure Relief Valve)* : un dispositif à ressort déclenché automatiquement par la pression, destiné à protéger le réservoir ou les tuyauteries contre une pression interne excessive inacceptable.
- 1.2.12 *Moteurs bicom bustibles* : des moteurs utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) en association avec un combustible dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C.
- 1.2.13 *ESD (Emergency Shutdown)* : l'arrêt d'urgence.
- 1.2.14 *Vanne principale du combustible gazeux* : une vanne d'arrêt automatique dans les tuyauteries d'alimentation en gaz des moteurs.

- 1.2.15 *Barrière secondaire* : l'élément externe d'un système de confinement du GNL ou d'une tuyauterie, conçu pour assurer temporairement le confinement de toute fuite potentielle à travers la barrière primaire.
- 1.2.16 *Pression maximale de service* : la pression maximale acceptable dans un réservoir à combustible GNL ou les tuyauteries durant leur utilisation. Cette pression correspond à la pression d'ouverture des soupapes et dispositifs de surpression.
- 1.2.17 *Pression de conception* : la pression sur la base de laquelle le réservoir à combustible GNL ou la tuyauterie ont été conçus et construits.
- 1.2.18 *Vanne de double sectionnement et de purge* : un jeu de deux vannes placées en série dans une tuyauterie et d'une troisième vanne qui permet le relâchement de la pression dans la tuyauterie entre ces deux vannes. L'installation peut aussi être constituée d'une vanne à deux voies et d'une vanne de fermeture au lieu de trois vannes distinctes.
- 1.2.19 *Sas* : un espace fermé par des cloisonnements en acier étanches au gaz avec deux portes étanches au gaz, destiné à séparer une zone non dangereuse d'une zone dangereuse.
- 1.2.20 *Tuyauterie à double paroi* : une tuyauterie conçue avec deux parois, dont l'espace entre les deux parois est pressurisé par un gaz inerte et équipé pour la détection de toute fuite de l'une des deux parois.
- 1.2.21 *Éléments du système* : tous les éléments de l'installation susceptibles de contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou gaz naturel (GN) (réservoirs à combustibles, conduites, vannes, tuyaux flexibles, cylindres, pompes, filtres, instruments, etc.).
- 1.2.22 *Conduit ventilé* : un tuyau de gaz installé dans une tuyauterie ou un conduit équipés d'une ventilation par extraction mécanique.
- 1.2.23 *Installation d'alarme pour les concentrations de gaz* : une installation d'alarme pour la protection des personnes et des biens matériels contre des gaz dangereux et des mélanges air/gaz. Elle se compose de détecteurs de gaz pour l'identification des gaz, d'une unité de commande pour traiter les signaux et d'une unité d'affichage/d'alarme pour l'affichage de l'état et l'avertissement.

1.3 Évaluation des risques

- 1.3.1 Une évaluation des risques doit être effectuée pour tout concept ou toute configuration qui sont nouveaux ou qui ont subi des modifications significatives. Les risques inhérents à l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) pour les personnes à bord, y compris les passagers, pour l'environnement ainsi que pour la résistance structurelle et l'intégrité du bâtiment doivent être abordés. Doivent être pris en considération de manière raisonnable les dangers associés à la configuration matérielle, au fonctionnement et à la maintenance, à la suite d'une défaillance.

- 1.3.2 Les risques doivent être identifiés et évalués au moyen d'une technique d'analyse des risques reconnue par la Commission de visite, telles que les normes internationales ISO 31000 : 2009 et ISO 31010 : 2010. Au minimum doivent être considérés la perte de fonction, les dommages aux composants, l'incendie, l'explosion, l'envahissement du local des réservoirs, le naufrage du bâtiment et la surtension électrique. L'analyse doit contribuer à garantir l'élimination des risques dans toute la mesure du possible. Les risques qui ne peuvent être entièrement éliminés doivent être atténués jusqu'à un niveau acceptable. Les scénarios principaux et les mesures pour éliminer ou atténuer les risques doivent être décrits.
- 1.3.3 La classification des zones dangereuses à bord, réparties en zones 0, 1 et 2 conformément au chiffre 1.2.8, doit être consignée dans l'évaluation des risques.

1.4 Exigences générales

- 1.4.1 Une défaillance unique au sein d'un système de GNL ne doit pas entraîner une situation dangereuse.
- 1.4.2 Le système de GNL doit être conçu, construit, installé, entretenu et protégé de façon à garantir la sécurité et la fiabilité de son fonctionnement.
- 1.4.3 Les composants du système de GNL doivent être protégés contre les dommages externes.
- 1.4.4 Les zones dangereuses doivent être réduites autant que possible dans la pratique, de façon à réduire les risques potentiels qui pourraient compromettre la sécurité du bâtiment, des personnes à bord, de l'environnement et de l'équipement. En particulier, les zones dangereuses sont des parties du bateau qui ne sont pas destinées aux passagers telles que visées à l'article 15.06, chiffre 11.
- 1.4.5 Des mesures appropriées doivent être prises pour maintenir les passagers à l'écart des zones dangereuses.
- 1.4.6 L'équipement installé dans les zones dangereuses doit être limité à celui nécessaire aux fins de l'exploitation et doit être dûment certifié.
- 1.4.7 L'accumulation non intentionnelle de concentrations de gaz explosifs ou inflammables doit être évitée.
- 1.4.8 Les sources d'inflammation doivent être exclues dans les zones dangereuses afin de réduire la probabilité d'explosions.
- 1.4.9 Un manuel d'exploitation détaillé du système de GNL doit être disponible à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible et doit au minimum :
- a) contenir des explications concrètes concernant le système d'avitaillement en GNL, le système de confinement du GNL, le système de tuyauteries de GNL, le système d'alimentation en gaz, la salle des machines, le système de ventilation, la prévention et le contrôle des fuites et le système de surveillance et de sécurité,

- b) décrire les opérations d'avitaillement, en particulier le fonctionnement des vannes, la purge, l'inertage et le dégazage,
- c) décrire la méthode pertinente d'isolement électrique durant les opérations d'avitaillement,
- d) décrire de manière détaillée les risques identifiés lors de l'évaluation des risques visée au chiffre 1.3 et les moyens permettant de les atténuer.

1.4.10 Un incendie ou une explosion causés par du gaz libéré dans les systèmes de confinement du GNL et les salles des machines ne doivent pas rendre inutilisables les machines ou équipements indispensables dans d'autres compartiments.

1.5 Connaissances du service technique

Les connaissances du service technique visé à l'article 8ter.01, chiffre 4, doivent couvrir au moins les domaines suivants :

- a) le système de combustible, y compris les réservoirs, échangeurs de chaleur et les conduites,
- b) la solidité (longitudinale et locale) et la stabilité du bâtiment,
- c) les systèmes électriques et de commande,
- d) le système de ventilation,
- e) la sécurité incendie,
- f) l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz. .

1.6 Marquage

Les portes donnant sur des locaux dans lesquels est utilisé du gaz naturel liquéfié (GNL) doivent porter sur l'extérieur un symbole « Avertissement GNL » conforme au croquis 11 de l'annexe I, d'une hauteur de 10 cm au minimum.

Chapitre 2 Installations du bâtiment et conception du système

2.1 Système de confinement du GNL

- 2.1.1 Le système de confinement du GNL doit être séparé des salles de machines ou des autres zones présentant un risque élevé d'incendie.
- 2.1.2 Les réservoirs à combustible GNL doivent être situés aussi près que possible de l'axe longitudinal du bâtiment.

- 2.1.3 La distance entre le bordé du bâtiment et le réservoir à combustible GNL doit être d'au moins 1,00 m. Si les réservoirs à combustible GNL sont situés :
- a) sous le pont, le bâtiment doit posséder une double muraille et un double fond à l'emplacement des réservoirs à combustible GNL. La distance entre le bordé et la paroi intérieure du bâtiment ne doit pas être inférieure à 0,60 m. La hauteur des doubles fonds ne doit pas être inférieure à 0,60 m.
 - b) sur un pont ouvert, la distance doit être au moins de B/5 à partir des plans verticaux définis par les bordés du bâtiment.
- 2.1.4 Le réservoir à combustible GNL doit être un réservoir indépendant conçu conformément aux normes européennes EN 13530 : 2002, EN 13458-2 : 2002 avec prise en compte des contraintes dynamiques, ou au Code IGC (réservoir de type C). La Commission de visite peut accepter les normes équivalentes d'un des Etats riverains du Rhin ou de la Belgique.
- 2.1.5 Les raccordements des réservoirs doivent être situés au-dessus du niveau de liquide le plus élevé dans les réservoirs. La Commission de visite peut accepter des raccordements situés sous le niveau de liquide le plus élevé.
- 2.1.6 Si les raccordements des réservoirs sont situés sous le niveau de liquide le plus élevé des réservoirs à combustible GNL, des gattes répondant aux exigences suivantes doivent être placées sous les réservoirs :
- a) La capacité de la gatte doit être suffisante pour contenir le volume susceptible de s'échapper en cas de défaillance du raccordement d'une tuyauterie.
 - b) La gatte doit être réalisée en acier inoxydable approprié.
 - c) La gatte doit être suffisamment dissociée ou isolée par rapport aux structures de la coque et du pont pour que les structures de la coque ou du pont ne soient pas exposées à un refroidissement inadmissible en cas de fuite de GNL.
- 2.1.7 Le système de confinement du GNL doit être équipé d'une barrière secondaire. Aucune barrière secondaire n'est exigée pour les systèmes de confinement du GNL pour lesquels la probabilité de défaillances structurelles et de fuites à travers la barrière primaire est extrêmement faible et négligeable.
- 2.1.8 Si la barrière secondaire du système de confinement du GNL fait partie de la structure de la coque, elle peut constituer une paroi du local des réservoirs, sous réserve que les précautions nécessaires soient prises contre la fuite de liquide cryogénique.
- 2.1.9 L'emplacement et la configuration du système de confinement du GNL et des autres équipements sur le pont ouvert doivent garantir une ventilation suffisante. L'accumulation de gaz naturel qui se serait échappé doit être évitée.
- 2.1.10 Si la condensation et la formation de glace en raison de surfaces froides des réservoirs à combustible GNL sont susceptibles de donner lieu à des problèmes de sécurité ou de fonctionnement, des mesures préventives ou correctives appropriées doivent être prises.

- 2.1.11 Chaque réservoir à combustible GNL doit être muni d'au moins deux soupapes de détente de pression pouvant éviter une surpression si l'une des soupapes est obturée en raison d'un dysfonctionnement, d'une fuite ou de sa maintenance.
- 2.1.12 Si une fuite de combustible dans l'espace sous vide d'un réservoir à combustible GNL isolé par le vide ne peut être exclue, l'espace sous vide doit être protégé par une soupape de détente de pression appropriée. Si les réservoirs à combustible GNL sont situés dans des locaux fermés ou semi-fermés, le dispositif de détente de pression doit être raccordé à un système de dégagement.
- 2.1.13 Les orifices de dégagement des soupapes de détente de pression doivent être situés à au moins 2,00 m au-dessus du pont, à une distance d'au moins 6,00 m des logements, zones destinées aux passagers et postes de travail, à l'extérieur de la cale ou de la zone de cargaison. Cette hauteur peut être réduite si, dans un rayon d'1,00 m autour de l'orifice de la soupape de surpression, ne se trouve aucun équipement, n'est effectué aucun travail, des panneaux signalent cette zone et des mesures appropriées pour protéger le pont sont prises.
- 2.1.14 Il doit être possible de vider les réservoirs à combustible GNL en toute sécurité, y compris lorsque le système de GNL est arrêté.
- 2.1.15 Il doit être possible de purger le gaz et de ventiler les réservoirs à combustible GNL, y compris les systèmes de tuyauteries de gaz. Il doit être possible d'effectuer l'inertage avec un gaz inerte (par exemple de l'azote ou de l'argon) avant de ventiler avec de l'air sec afin d'exclure une atmosphère explosive dans les réservoirs à combustible GNL et les tuyauteries de gaz.
- 2.1.16 La pression et la température des réservoirs à combustible GNL doivent être maintenues en permanence dans leurs limites de conception.
- 2.1.17 Lorsque le système de GNL est à l'arrêt, la pression dans le réservoir à combustible GNL doit être maintenue en dessous de la pression de service maximale du réservoir à combustible GNL pendant une période de 15 jours. Il doit être considéré que le réservoir à combustible GNL a été rempli jusqu'aux limites de remplissage visées au chiffre 2.9 que le bâtiment demeure à l'état de repos.
- 2.1.18 Les réservoirs à combustible GNL doivent être mis à la masse sur la structure du bâtiment.

2.2 Salles des machines

- 2.2.1 Pour les salles des machines, l'un des concepts suivants doit être mis en œuvre :
- a) salle des machines protégée contre la présence de gaz,
 - b) salle des machines protégée contre l'explosion ou
 - c) salle des machines protégée par un dispositif d'arrêt d'urgence.

2.2.2 *Exigences applicables aux salles de machines protégées contre la présence de gaz*

2.2.2.1 Les salles de machines protégées contre la présence de gaz doivent être protégées contre le gaz dans toutes les conditions (“inherently gas safe”). Une défaillance unique dans le système de GNL ne doit pas entraîner une fuite de gaz dans la salle des machines. Toutes les tuyauteries de gaz se trouvant à l'intérieur des limites des salles des machines doivent être confinées dans une enveloppe étanche au gaz, par exemple de tuyauteries à double paroi ou de conduits ventilés.

2.2.2.2 En cas de défaillance de l'une des barrières, l'alimentation en gaz de la partie pertinente du système de GNL doit être automatiquement arrêtée.

2.2.2.3 Le système de ventilation des conduits ventilés doit :

- a) garantir une capacité suffisante pour assurer que le volume brut d'air à l'intérieur des conduits ventilés peut être renouvelé au moins 30 fois par heure,
- b) être équipé pour détecter continuellement la présence de gaz dans l'espace annulaire entre les tuyaux interne et externe,
- c) être indépendant de tous les autres systèmes de ventilation, en particulier du système de ventilation de la salle des machines.

2.2.2.4 Une salle des machines protégée contre la présence de gaz doit être considérée comme une zone non dangereuse, à moins que l'évaluation des risques conformément au chiffre 1.3 montre le contraire.

2.2.3 *Exigences applicables aux salles de machines protégées contre l'explosion*

2.2.3.1 Les installations dans les salles de machines protégées contre l'explosion doivent être telles que les locaux puissent être considérés comme protégés contre le gaz dans des conditions normales. Une défaillance unique dans le système de GNL ne doit pas entraîner une concentration de gaz dépassant 20 % de la limite inférieure d'explosivité (LIE) dans la salle des machines.

2.2.3.2 En cas de détection de gaz ou de défaillance de la ventilation, l'alimentation en gaz de la partie pertinente du système de GNL doit être automatiquement arrêtée.

2.2.3.3 Le système de ventilation doit :

- a) garantir une capacité suffisante pour maintenir une concentration de gaz inférieure à 20 % de la LIE dans la salle des machines et pour assurer que le volume brut d'air à l'intérieur de la salle des machines peut être renouvelé au moins 30 fois par heure,
- b) être indépendant de tous les autres systèmes de ventilation.

2.2.3.4 En fonctionnement normal, la salle des machines doit être ventilée en permanence avec au moins 15 renouvellements du volume brut d'air à l'intérieur de la salle des machines par heure.

2.2.3.5 Les salles des machines protégées contre l'explosion doivent être conçues pour que leur géométrie minimise l'accumulation de gaz ou la formation de poches de gaz. Une bonne circulation de l'air doit être assurée.

2.2.3.6 Une salle des machines protégée contre l'explosion doit être considérée comme une zone 2, à moins que l'évaluation des risques conformément au chiffre 1.3 montre le contraire.

2.2.4 *Exigences applicables aux salles des machines protégées par un dispositif d'arrêt d'urgence (ESD)*

2.2.4.1 Les installations dans les salles de machines protégées par un dispositif d'arrêt d'urgence (ESD) doivent être telles que ces locaux puissent être considérés comme protégés contre le gaz dans des conditions normales, mais comme pouvant présenter un danger lié au gaz dans certaines conditions anormales.

2.2.4.2 Si surviennent des conditions anormales impliquant un danger lié au gaz, l'arrêt d'urgence (ESD) des équipements non sûrs (sources d'inflammation) et des machines fonctionnant au gaz doit s'effectuer automatiquement, tandis que les équipements ou les machines qui restent en service ou en marche doivent être d'un type certifié de sécurité.

2.2.4.3 Le système de ventilation doit :

- a) garantir une capacité suffisante pour assurer que le volume brut d'air à l'intérieur de la salle des machines peut être renouvelé au moins 30 fois par heure,
- b) être conçu pour faire face au scénario de fuite maximale prévisible due à des défaillances techniques, et
- c) être indépendant de tous les autres systèmes de ventilation.

2.2.4.4 En fonctionnement normal, la salle des machines doit être ventilée en permanence avec au moins 15 renouvellements du volume brut d'air à l'intérieur de la salle des machines par heure.

En cas de détection de gaz dans la salle des machines, le nombre de renouvellements d'air doit être automatiquement augmenté à 30 renouvellements par heure.

2.2.4.5 Si le bâtiment est équipé de plus d'un moteur de propulsion, ces moteurs doivent être placés dans au moins deux salles des machines distinctes. Ces salles des machines ne doivent pas avoir de cloisons communes. Les cloisons communes peuvent toutefois être acceptées s'il peut être démontré que les conséquences d'une défaillance unique n'affecteront pas les deux locaux.

2.2.4.6 Une installation fixe d'alarme pour les concentrations de gaz conçue de manière à couper automatiquement l'alimentation en gaz de la salle des machines concernée et à déconnecter tous les équipements ou appareils non protégés contre les explosions doit être installée.

2.2.4.7 Les salles des machines protégées contre l'explosion doivent être conçues pour que leur géométrie minimise l'accumulation de gaz ou la formation de poches de gaz. Une bonne circulation de l'air doit être assurée.

2.2.4.8 Une salle des machines protégée par un dispositif d'arrêt d'urgence doit être considérée une zone 1, à moins que l'évaluation des risques conformément au chiffre 1.3 montre le contraire.

2.3 Systèmes de tuyauteries de gaz naturel liquéfié (GNL) et de gaz naturel

- 2.3.1 Les tuyauteries de gaz naturel liquéfié (GNL) et de gaz naturel traversant d'autres salles des machines ou des zones fermées et non dangereuses du bâtiment doivent être installées dans des tuyauteries à double paroi ou des conduits ventilés.
- 2.3.2 Les tuyauteries de gaz naturel liquéfié (GNL) et de gaz naturel ne doivent pas être situées à moins d'1,00 m du bordé du bâtiment et de 0,60 m du fond.
- 2.3.3 Toutes les tuyauteries et tous les éléments qui peuvent, lorsqu'ils sont remplis de gaz naturel liquéfié (GNL) liquide, être isolés du système de GNL par des vannes doivent être équipés de soupapes de surpression.
- 2.3.4 Les tuyauteries doivent être mises à la masse à la structure du bâtiment.
- 2.3.5 Les tuyauteries à basse température doivent être isolées thermiquement de la structure adjacente de la coque, là où cela est nécessaire. Une protection contre un contact accidentel doit être assurée.
- 2.3.6 La pression de conception des tuyauteries ne doit pas être inférieure à 150 % de la pression maximale de service. La pression maximale de service des tuyauteries à l'intérieur des locaux ne doit pas dépasser 1000 kPa. La pression de conception de la tuyauterie ou du conduit extérieur de systèmes de tuyauteries de gaz ne doit pas être inférieure à la pression de conception de la tuyauterie de gaz intérieure.
- 2.3.7 Les tuyauteries de gaz situées dans les salles des machines protégées par un dispositif d'arrêt d'urgence doivent être aussi éloignées que possible des installations électriques et des réservoirs contenant des liquides inflammables.

2.4 Systèmes d'assèchement

- 2.4.1 Les systèmes d'assèchement installés dans des zones où du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel peuvent être présents :
 - a) doivent être indépendants et séparés des systèmes d'assèchement situés dans des zones où du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel ne peuvent être présents,
 - b) ne doivent pas conduire à des pompes situées dans des zones non dangereuses.
- 2.4.2 Lorsque le système de confinement du GNL ne nécessite pas de barrière secondaire, des dispositifs d'évacuation appropriés et non reliés aux salles des machines, doivent être disponibles pour les locaux des réservoirs. Des moyens de détection des fuites de gaz naturel liquéfié (GNL) doivent être disponibles.
- 2.4.3 Lorsque le système de confinement du GNL nécessite une barrière secondaire, des dispositifs d'évacuation appropriés doivent être disponibles pour le cas de fuites dans les espaces inter-barrières. Des moyens de détection de telles fuites doivent être disponibles.

2.5 Gattes

2.5.1 Des gattes appropriées doivent être installées aux endroits où des fuites risquent de se produire et d'endommager la structure du bâtiment ou dans lesquels il est nécessaire de limiter la zone touchée par un déversement.

2.6 Agencement des entrées et autres ouvertures

2.6.1 Les entrées et autres ouvertures donnant d'une zone non dangereuse sur une zone dangereuse ne sont autorisées qu'autant que nécessaire pour l'exploitation.

2.6.2 Les entrées et ouvertures donnant sur une zone non dangereuse situées à une distance inférieure ou égale à 6,00 m du système de confinement du GNL, du système de préparation du gaz ou de l'orifice d'une soupape de surpression, doivent être équipées d'un sas approprié.

2.6.3 Les sas doivent être ventilés par un moyen mécanique assurant une surpression par rapport à la zone dangereuse adjacente. Les portes doivent être du type à fermeture automatique.

2.6.4 Le sas doit être conçu de manière à empêcher le gaz de s'échapper vers des zones non dangereuses si survenait l'événement le plus critique dans les zones dangereuses isolées par le sas. L'événement doit être évalué dans l'évaluation des risques au sens du chiffre 1.3.

2.6.5 Les sas doivent être exempts d'obstacles, offrir un passage aisé et ne doivent pas être utilisés à d'autres fins.

2.6.6 Une alarme optique et acoustique doit se déclencher des deux côtés du sas si plus d'une porte est ouverte ou si du gaz est détecté dans le sas.

2.7 Systèmes de ventilation

2.7.1 Les ventilateurs dans les zones dangereuses doivent être d'un type certifié de sécurité.

2.7.2 Les moteurs électriques actionnant les ventilateurs doivent être conformes à la protection contre les explosions requise dans la zone d'installation.

2.7.3 Toute perte de la capacité de ventilation requise doit déclencher une alarme optique et acoustique dans un endroit occupé en permanence par le personnel (par exemple dans la timonerie).

2.7.4 Tous les conduits utilisés pour la ventilation de zones dangereuses doivent être distincts de ceux qui sont utilisés pour la ventilation des zones non dangereuses.

2.7.5 Les systèmes de ventilation nécessaires doivent consister en au moins deux ventilateurs avec une alimentation électrique indépendante, ayant chacun une capacité suffisante pour éviter toute accumulation de gaz.

- 2.7.6 L'air destiné aux locaux dangereux doit provenir de zones non dangereuses.
- 2.7.7 L'air destiné aux locaux non dangereux doit être prélevé depuis des zones non dangereuses à au moins 1,50 m des limites de toute zone dangereuse.
- 2.7.8 Lorsque le conduit d'entrée d'air traverse un local dangereux, le conduit doit être en surpression par rapport à ce local. Une surpression n'est pas requise lorsque des mesures structurelles sur le conduit garantissent que des gaz ne puissent pas pénétrer dans le conduit.
- 2.7.9 Les sorties d'air de locaux dangereux doivent être situées dans une zone ouverte présentant un danger équivalent ou inférieur à celui que présente le local ventilé.
- 2.7.10 Les sorties d'air des locaux non dangereux doivent être situées à l'extérieur des zones dangereuses.
- 2.7.11 Dans les locaux fermés, les conduits d'extraction d'air doivent être situés en haut de ces locaux. Les entrées d'air doivent être situées en bas.

2.8 Système d'avitaillement en GNL

- 2.8.1 Le système d'avitaillement en GNL doit être conçu de manière à éviter tout échappement de gaz dans l'atmosphère pendant le remplissage des réservoirs à combustible GNL.
- 2.8.2 Le poste d'avitaillement et toutes les vannes utilisées pour l'avitaillement doivent être situés sur un pont ouvert, de façon à bénéficier d'une ventilation naturelle suffisante.
- 2.8.3 Le poste d'avitaillement doit être placé et conçu de sorte qu'un dommage subi par les tuyauteries de gaz n'occasionne pas de dommages au système de confinement du GNL du bâtiment.
- 2.8.4 Des moyens appropriés doivent être disponibles pour relâcher la pression et évacuer le liquide se trouvant dans les tuyaux d'aspiration des pompes et les tuyauteries d'avitaillement.
- 2.8.5 Les tuyaux flexibles utilisés pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL) doivent être:
- a) compatibles avec le gaz naturel liquéfié (GNL) et notamment appropriés pour la température du gaz naturel liquéfié (GNL),
 - b) conçus pour une pression de rupture au moins égale à cinq fois la pression maximale à laquelle ils peuvent être soumis pendant l'avitaillement.
- 2.8.6 Le collecteur d'avitaillement doit être conçu pour résister aux contraintes mécaniques normales pendant l'avitaillement. Les raccordements doivent être du type à déconnexion à sec conformément à la norme européenne EN 1474, et pourvus en plus de dispositifs de dégagement d'urgence à sec appropriés.
- 2.8.7 Pendant les opérations d'avitaillement, il doit être possible d'actionner la vanne principale d'avitaillement en GNL depuis un poste de commande sûr à bord du bâtiment.

2.8.8 Les tuyauteries d'avitaillement doivent permettre l'inertage et le dégazage.

2.9 Limites de remplissage des réservoirs à combustible GNL

2.9.1 Le niveau de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le réservoir à combustible GNL ne doit pas dépasser la limite de remplissage de 95 % de la capacité totale à la température de référence. La température de référence est la température correspondant à la pression de vapeur du combustible à la pression d'ouverture des soupapes de détente de pression.

2.9.2 Une courbe de limite de remplissage pour les températures de remplissage du gaz naturel liquéfié (GNL) doit être déterminée selon la formule suivante :

$$LL = FL \cdot \rho_R / \rho_L$$

Dans cette formule :

LL = limite de chargement (loading limit), correspondant au volume maximal admissible de liquide qui peut être chargé par rapport au volume du réservoir à combustible GNL, exprimé en pourcentage ;

FL = limite de remplissage (filling limit), exprimée en pourcentage, ici 95 % ;

ρ_R = densité relative du combustible à la température de référence ;

ρ_L = densité relative du combustible à la température de chargement.

2.9.3 Pour les bâtiments soumis à des vagues significatives ou à d'importants mouvements dus à l'exploitation, la courbe de limite de remplissage doit être adaptée en conséquence sur la base de l'évaluation des risques visée au chiffre 1.3.

2.10 Système d'alimentation en gaz

2.10.1 Le système d'alimentation en gaz doit être conçu de manière à réduire autant que possible les conséquences de tout dégagement de gaz, tout en permettant un accès sûr pour l'exploitation et l'inspection.

2.10.2 Les parties du système d'alimentation en gaz situées à l'extérieur de la salle des machines doivent être conçues de sorte qu'une défaillance d'une barrière ne puisse pas entraîner une fuite depuis le système dans la zone environnante, causant un danger immédiat pour les personnes à bord, l'environnement ou le bâtiment.

2.10.3 Les entrées et les sorties des réservoirs à combustible GNL doivent être munies de vannes situées aussi près que possible du réservoir.

2.10.4 Le système d'alimentation en gaz de chaque moteur ou ensemble de moteurs doit être muni d'une vanne principale du combustible gazeux. Les vannes doivent être situées aussi près que possible du système de préparation du gaz et, dans tous les cas, à l'extérieur de la salle des machines.

2.10.5 La vanne principale du combustible gazeux doit pouvoir être actionnée

- a) depuis l'intérieur et l'extérieur de la salle des machines,
- b) depuis la timonerie.

- 2.10.6 Chaque équipement consommateur de gaz doit être équipé d'un ensemble de vannes de double sectionnement et de purge pour assurer une isolation sûre du système d'alimentation en combustible. Les deux vannes de sectionnement doivent être du type fermeture après défaillance, alors que la vanne de ventilation doit être du type ouverture après défaillance.
- 2.10.7 Pour les installations à plusieurs moteurs où une vanne principale du combustible gazeux distincte équipe chaque moteur et les installations monomoteur, les fonctions de la vanne principale du combustible gazeux et de la vanne de double sectionnement et de purge peuvent être combinées. Une vanne d'arrêt des vannes de double sectionnement et de purge doit aussi pouvoir être commandée manuellement.

2.11 Arrêt de l'échappement et de l'alimentation en gaz

- 2.11.1 Le système d'échappement doit être configuré de manière à limiter autant que possible l'accumulation de combustible gazeux non brûlé.
- 2.11.2 À moins d'être conçus pour résister aux surpressions dans la situation la plus défavorable due à des fuites de gaz enflammé, les éléments des moteurs ou les systèmes susceptibles de contenir un mélange inflammable de gaz et d'air doivent être munis de soupapes de surpression appropriées.
- 2.11.3 Si l'alimentation en gaz n'est pas commutée sur le gasoil avant l'arrêt, le système d'alimentation en gaz doit être purgé depuis la vanne principale du combustible gazeux jusqu'au moteur, et le système d'échappement doit être purgé afin d'évacuer tout gaz résiduel susceptible d'être présent.
- 2.11.4 Un moyen doit être disponible pour surveiller et détecter un fonctionnement incorrect du système d'allumage, une mauvaise combustion ou des ratés d'allumage pouvant entraîner la présence de gaz non brûlé dans le système d'échappement durant le fonctionnement.
- 2.11.5 Si un fonctionnement incorrect du système d'allumage est détecté, de mauvaise combustion ou de ratés d'allumage, le système d'alimentation en gaz doit être arrêté automatiquement.
- 2.11.6 Les tuyauteries d'échappement de moteurs à gaz ou bicombustibles ne doivent pas être connectées aux tuyauteries d'échappement d'autres moteurs ou systèmes.
- 2.11.7 En cas d'arrêt normal ou d'arrêt d'urgence, le système d'alimentation en gaz ne doit pas être arrêté après la source d'allumage. Il ne doit pas être possible d'arrêter la source d'allumage sans arrêter préalablement ou simultanément l'alimentation en gaz de chaque cylindre ou de tout le moteur.
- 2.11.8 En cas de coupure de l'alimentation en gaz d'un moteur bicombustibles, le moteur doit pouvoir continuer de fonctionner seulement au gasoil sans interruption.

Chapitre 3 **Sécurité incendie**

3.1 Généralités

- 3.1.1 Des mesures de détection, de prévention et d'extinction de l'incendie appropriées pour les dangers concernés doivent être disponibles.
- 3.1.2 Pour la protection contre l'incendie, le système de préparation du gaz doit être considéré comme une salle des machines.

3.2 Système d'alarme incendie

- 3.2.1 Un système fixe d'alarme incendie approprié doit être disponible pour tous les locaux du système de GNL dans lesquels un incendie ne peut être exclu.
- 3.2.2 Les détecteurs de fumée, à eux seuls, ne sont pas suffisants pour la détection rapide d'un incendie.
- 3.2.3 Le système de détection d'incendie doit pouvoir identifier individuellement chaque détecteur.
- 3.2.4 Le système de sécurité du gaz doit fermer automatiquement les parties pertinentes du système d'alimentation en gaz en cas de détection d'incendie dans les locaux contenant des installations à gaz.

3.3 Protection contre l'incendie

- 3.3.1 Les logements, zones destinées aux passagers, salles des machines et voies de repli doivent être isolés avec un cloisonnement du type A60, lorsque la distance est inférieure à 3,00 m des réservoirs à combustible GNL et des postes d'avitaillement situés sur le pont.
- 3.3.2 Les cloisons des locaux des réservoirs à combustible GNL et les conduits de ventilation donnant sur de tels locaux situés sous le pont de cloisonnement doivent être conformes avec le type A60. Toutefois, lorsque le local est mitoyen de réservoirs, d'espaces vides, de salles des machines auxiliaires ne présentant qu'un risque faible ou nul d'incendie, de locaux sanitaires et de locaux analogues, l'isolation peut être réduite au type A0.

3.4 Prévention de l'incendie et refroidissement

- 3.4.1 Une installation de diffusion d'eau doit être installée pour le refroidissement et la prévention de l'incendie afin de couvrir des parties exposées du ou des réservoir(s) de combustible GNL situés sur le pont ouvert.

- 3.4.2 Si l'installation de diffusion d'eau fait partie des installations d'extinction d'incendie visées aux articles 10.03bis ou 10.03ter, la capacité et la pression de la pompe d'incendie doivent être suffisantes pour assurer le fonctionnement simultané du nombre requis de bouches et de tuyaux flexibles, ainsi que celui de l'installation de diffusion d'eau. La connexion entre l'installation de diffusion d'eau et les installations d'extinction d'incendie visées aux articles 10.03bis ou 10.03ter doit être assurée par un clapet de non-retour à vis.
- 3.4.3 Si les installations d'extinction d'incendie visées aux articles 10.03bis ou 10.03ter sont installées à bord d'un bâtiment dont le réservoir à combustible GNL est situé sur un pont ouvert, des vannes de sectionnement doivent être installées dans les installations d'extinction d'incendie afin d'isoler les sections endommagées des installations d'extinction d'incendie. Le fait d'isoler une section d'installations d'extinction d'incendie ne doit pas empêcher l'alimentation en eau de la partie du circuit d'incendie en aval de la section isolée.
- 3.4.4 L'installation de diffusion d'eau doit aussi couvrir les parois des superstructures, à moins que le réservoir ne soit situé à 3,00 m ou plus des parois.
- 3.4.5 L'installation de diffusion d'eau doit être conçue pour couvrir toutes les zones spécifiées ci-dessus à raison d'un taux d'application de 10 l/min/m² pour les surfaces projetées horizontales et de 4 l/min/m² pour les surfaces verticales.
- 3.4.6 L'installation de diffusion d'eau doit pouvoir être mise en service depuis la timonerie et depuis le pont.
- 3.4.7 Les buses de diffusion doivent être placées de manière à assurer une distribution efficace de l'eau dans l'ensemble de la zone protégée.

3.5 Extinction d'incendie

En plus des exigences de l'article 10.03, deux extincteurs portatifs à poudre sèche d'une capacité d'au moins 12 kg doivent être placés à proximité du poste d'avitaillement. Ceux-ci doivent convenir pour les catégories de feu C.

Chapitre 4 Systèmes électriques

- 4.1 L'équipement destiné aux zones dangereuses doit être d'un type approprié aux zones où cet équipement est installé.
- 4.2 Les systèmes de production et de distribution d'électricité, ainsi que les systèmes de commande connexes, doivent être conçus de sorte qu'une défaillance unique n'entraîne pas le dégagement de gaz.
- 4.3 Le système d'éclairage dans les zones dangereuses doit être réparti au moins en deux circuits distincts. Tous les interrupteurs et les dispositifs de protection doivent interrompre tous les pôles et phases et doivent être situés dans une zone non dangereuse.

- 4.4 Des moteurs de pompes à gaz du type immergé et leurs câbles d'alimentation peuvent être installés dans les systèmes de confinement du GNL. Des dispositions doivent être prises pour qu'une alarme se déclenche en cas de niveau bas de liquide et pour que les moteurs soient automatiquement arrêtés en cas de niveau bas-bas de liquide. L'arrêt automatique peut intervenir par la détection d'une faible pression de refoulement de la pompe, d'un faible courant consommé par le moteur ou d'un niveau bas de liquide. Cet arrêt doit déclencher une alarme optique et acoustique dans la timonerie. Les moteurs des pompes à gaz doivent pouvoir être isolés de leur source d'alimentation en énergie électrique pendant les opérations de dégazage.

Chapitre 5

Systèmes de commande, de surveillance et de sécurité

5.1 Généralités

- 5.1.1 Des systèmes de commande, d'alarme, de surveillance et d'arrêt appropriés doivent être disponibles afin de garantir un fonctionnement sûr et fiable.
- 5.1.2 Le système d'alimentation en gaz doit être équipé de son propre ensemble de systèmes de commande du gaz, de surveillance du gaz et de sécurité du gaz. Tous les éléments de ces systèmes doivent pouvoir être soumis à un essai de fonctionnement.
- 5.1.3 Le système de sécurité du gaz doit fermer automatiquement le système d'alimentation en gaz en cas de défaillance des systèmes essentiels pour la sécurité ou en cas d'anomalies susceptibles d'évoluer trop rapidement pour permettre une intervention manuelle.
- 5.1.4 Les fonctions de sécurité doivent être intégrées dans un système dédié de sécurité du gaz qui est indépendant du système de commande du gaz.
- 5.1.5 Lorsque cela est nécessaire pour garantir le fonctionnement sûr de l'intégralité du système de GNL, y compris l'avitaillement, des instruments doivent être installés pour permettre la lecture locale et à distance de paramètres essentiels.

5.2 Surveillance du système d'avitaillement en GNL et du système de confinement du GNL

- 5.2.1 Chaque réservoir à combustible GNL doit être muni :
- a) d'au moins deux jauges de niveau de liquide disposées de sorte que leur maintenance puisse être assurée durant les phases opérationnelles..
 - b) d'un manomètre permettant une lecture directe sur tout le champ de variation des pressions opérationnelles et sur lequel est clairement indiquée la pression de service maximale du réservoir à combustible GNL.
 - c) d'une alarme de niveau haut de liquide fonctionnant indépendamment des autres jauges de niveau de liquide et déclenchant une alarme optique et acoustique lorsqu'elle est activée.

d) d'un capteur supplémentaire et indépendant de l'alarme de niveau haut de liquide, qui doit actionner automatiquement la vanne principale d'avitaillement en GNL afin d'éviter à la fois une pression excessive du liquide dans la tuyauterie d'avitaillement et d'empêcher que le réservoir soit entièrement rempli de liquide.

5.2.2 Chaque tuyauterie de refoulement de la pompe et chaque prise de raccordement à terre de gaz à l'état liquide et gazeux doivent être pourvus d'au moins un manomètre local. Sur la tuyauterie de refoulement de la pompe, le manomètre doit être placé entre la pompe et la première vanne. La valeur admissible de pression ou de dépression doit être indiquée sur chaque manomètre.

5.2.3 Le système de confinement du GNL et la pompe doivent être équipés d'une alarme de pression haute. Une alarme de pression basse doit être disponible si une protection contre la dépression est nécessaire.

5.2.4 Il doit être possible de commander l'avitaillement depuis un poste de commande sûr éloigné du poste d'avitaillement. La pression et le niveau du réservoir à combustible GNL doivent être surveillés à ce poste de commande. L'alarme de trop-plein, l'alarme de pression basse, l'alarme de pression haute et l'arrêt automatique doivent être signalés à ce poste de commande.

5.2.5 Une alarme optique et acoustique doit se déclencher au poste de commande si la ventilation s'arrête dans les conduits qui gainent les tuyauteries d'avitaillement.

5.2.6 Une alarme optique et acoustique et un arrêt d'urgence doivent être déclenchés au poste de commande si du gaz est détecté dans les conduits qui gainent les tuyauteries d'avitaillement.

5.2.7 Des vêtements et équipements de protection appropriés et suffisants doivent être disponibles à bord pour les opérations d'avitaillement conformément au manuel d'exploitation.

5.3 Surveillance du fonctionnement des moteurs

5.3.1 Des indicateurs doivent être installés dans la timonerie et dans la salle des machines pour :

- a) le fonctionnement du moteur, dans le cas d'un moteur fonctionnant uniquement au gaz, ou
- b) le fonctionnement et le mode de fonctionnement du moteur, dans le cas d'un moteur bicom bustibles.

5.4 Installation d'alarme pour les concentrations de gaz

5.4.1 L'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doit être conçue, installée et testée conformément à une norme reconnue, telle que la norme européenne EN 60079-29-1 : 2007.

- 5.4.2 Des détecteurs de gaz fixés à demeure pour la détection de gaz doivent être installés dans :
- a) les zones de raccordement, y compris les réservoirs à combustible GNL, les raccordements des tuyauteries et les premières vannes,
 - b) les conduits qui gainent les tuyauteries de gaz,
 - c) les salles des machines dans lesquelles sont situés des tuyauteries de gaz, des équipements de gaz ou des équipements consommateurs de gaz,
 - d) le local dans lequel est situé le système de préparation du gaz,
 - e) les autres locaux fermés dans lesquels sont situés des tuyauteries de gaz ou d'autres équipements fonctionnant au gaz sans gaines,
 - f) les autres locaux fermés ou semi-fermés dans lesquels des vapeurs de gaz peuvent s'accumuler, y compris les espaces inter-barrières et les locaux des réservoirs contenant des réservoirs à combustible GNL indépendants autres que de type C,
 - g) les sas, et
 - h) les entrées de ventilation des locaux dans lesquels des vapeurs de gaz peuvent s'accumuler.
- 5.4.3 Par dérogation au chiffre 5.4.2, des capteurs fixés à demeure pour la détection de gaz par différence de pression peuvent être utilisés pour les espaces inter-barrières des tuyauteries à double paroi.
- 5.4.4 Le nombre et la redondance des détecteurs de gaz dans chaque local doivent être déterminés en tenant compte des dimensions, de l'agencement et de la ventilation du local.
- 5.4.5 Les détecteurs de gaz fixés à demeure doivent être placés dans les endroits où du gaz pourrait s'accumuler et dans les sorties de ventilation de ces locaux.
- 5.4.6 Une alarme optique et acoustique doit être déclenchée avant que la concentration de gaz n'atteigne 20 % de la limite inférieure d'explosivité. Le système de sécurité du gaz doit être déclenché à 40 % de la limite inférieure d'explosivité.
- 5.4.7 Les alarmes acoustiques et optiques de l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doivent être déclenchées dans la timonerie.

5.5 Fonctions de sécurité des systèmes d'alimentation en gaz

- 5.5.1 Si le système d'alimentation en gaz est arrêté par le déclenchement d'une vanne automatique, il ne doit pas être ouvert avant que la raison de l'arrêt n'ait été déterminée et que les mesures nécessaires n'aient été prises. Des instructions à cet effet doivent être placées bien en vue au poste de commande pour les vannes d'arrêt de la tuyauterie d'alimentation en gaz.
- 5.5.2 Si le système d'alimentation en gaz est arrêté en raison d'une fuite de gaz, il ne doit pas être ouvert avant que la fuite n'ait été localisée et que les mesures nécessaires n'aient été prises. Des instructions à cet effet doivent être placées bien en vue dans la salle des machines.

- 5.5.3 Le système d'alimentation en gaz doit être conçu pour permettre un arrêt d'urgence manuel à distance depuis les emplacements suivants, le cas échéant :
- a) la timonerie,
 - b) le poste de commande du poste d'avitaillement,
 - c) tout endroit occupé en permanence par le personnel. »

4. *Annexe I, la figure et le descriptif sont insérés comme suit :*

« Annexe I

| | | |
|---------------------------------|---|--------------------------|
| Croquis 11 Avertissement GNL |  | Couleur : noir / jaune » |
|---------------------------------|---|--------------------------|

»

PROTOCOLE 23

Construction d'un nouveau pont sur le canal de Pannerden

Résolution

La Commission centrale,

constate que la construction d'un nouveau pont routier franchissant le canal de Pannerden à hauteur de p.k. 873,6 ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et les restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement ainsi que les plans sont annexés à la présente résolution.

Annexe

Construction d'un nouveau pont sur le canal de Pannerden

1. Nature du pont

Le pont est construit en vue de la réalisation d'une autoroute comportant 2x2 voies de circulation et bandes d'arrêt d'urgence. Une piste cyclable bidirectionnelle en site propre sera aménagée du côté nord.

La conception, le choix des matériaux et l'exécution de la portée principale enjambant le canal de Pannerden relèveront de la responsabilité de l'entrepreneur à sélectionner. Probablement, l'entrepreneur retenu optera-t-il pour un pont de type des plus courants, comme un pont à haubans ou un pont à encorbellement ou encore un pont voûté.

Quelques exigences figurant également dans le contrat avec l'entrepreneur sont mentionnées dans cette note explicative. Ces exigences sont susceptibles d'être encore modifiées.

- *Dans la zone inondable occidentale, construction d'une travée d'accès d'une longueur d'environ 950 m avec un espacement entre les piles allant de 50 m à 90 m.*
- *La largeur des eaux navigables est de 120 m à l'intérieur de la ligne normalisée.*
- *Construction de la travée centrale au-dessus du canal de Pannerden d'une longueur d'environ 200 m, dont les piles principales seront placées en dehors des épis du lit mineur.*
- *Dans la zone inondable orientale, construction d'une travée d'accès d'une longueur d'environ 750 m avec un espacement entre les piles allant de 50 m à 90 m.*

2. Localité / ville la plus proche

Duiven et Zevenaar.

3. P.k. du Rhin

Canal de Pannerden environ au p.k. 873,6.

4. Nature des travaux de construction

Nouvelle construction.

5. Largeur des eaux navigables

La largeur des eaux navigables est de 120 m à l'intérieur de la ligne normalisée.

6. Largeur du chenal navigable

Mentionné dans l'Exigence-0583¹ intitulé "Largeur chenal navigable canal de Pannerden". "L'exigence est ainsi formulée : à tout moment, le chenal navigable doit avoir une largeur minimale de 80 m."

A. Description générale

7. Nombre des piles dans le fleuve

Aucune.

8. Nombre de piles dans le chenal navigable / dans les eaux navigables

Aucune. Mentionné dans l'Exigence-1087 : "le pont au-dessus du canal de Pannerden doit enjamber sans piles les eaux navigables".

9. Largeur du tablier au milieu du chenal

La largeur (le profil transversal) du pont mesurera probablement environ 32,30 mètres.

¹ Les exigences proviennent du projet de contrat de l'administration néerlandaise avec l'entrepreneur.

10. Distance par rapport au pont suivant (en amont / en aval)
En aval : Pleijweg, Pont Andreï Sakharov (N325) sur le Rhin inférieur, à une distance d'environ 6,23 km.
En aval : Zevenaarseweg, Pont de Westvoort sur l'IJssel, à une distance d'environ 7,31 km.
En amont : Emmericher Strasse (202), à une distance d'environ 19,88 km

B. Gabarit d'espace libre pour la navigation

a) Pont à bord inférieur droit Hauteur des passes navigables

- 11a. Plus bas point du tablier (NAP / NN + m)
- 12a. PHEN/HEM/PHE (NAP / NN + m)
- 13a. Tirant d'air
- 14a. Largeur de la passe navigable présentant de façon permanente au moins ce tirant d'air

b) Ponts voûtés

- 11b. Plus haut point du sommet d'arc (NAP / NN + m)
- 12b. PHEN / HEM / PHE (NAP / NN + m)
- 13b. Tirant d'air minimal au droit de la largeur de la passe navigable
- 14b. Largeur de la passe navigable ayant une hauteur de (9,10 m / 7,00 m)

Le tirant d'air du pont est basé sur un niveau des plus hautes eaux navigables (MHW¹) de NAP + 15,30 m et un tirant d'air minimal de la passe navigable de 9,10 m et sera par conséquent, à une hauteur de NAP + 24,40 m. Cela est garanti sur 80 % de la largeur normalisée, calculée à partir de l'axe du chenal navigable.

C. Prise en considération de la navigation au radar

15. Évaluation par un expert / une autorité / un institut
Le responsable de projet imposera des exigences à l'entrepreneur à sélectionner. L'entrepreneur lui-même associera les instances et experts appropriés lorsqu'il s'agira de fournir la preuve que les exigences ont été respectées.
16. Mesures prises afin d'éviter les perturbations provoquées par de faux échos
Mentionné dans l'Exigence-1096 : "le croisement de l'A15 au-dessus du canal de Pannerden doit être placé et construit de telle manière qu'il ne constitue pas une gêne pour la navigation au radar, ou que cette gêne soit minime."

Les sources pertinentes de vérification sont les suivantes² :

- *Directive voies navigables RVW 2011*
- *Perturbations radar pour la navigation, limitation des perturbations radar au moyen d'adaptations constructives du pont (2000)*
- *Perturbations radar pour la navigation engendrées par des ponts, directive pour définir l'acceptabilité nautique des perturbations radar (2000).*

17. Forme prévue pour la construction du pont

La conception, le choix des matériaux et l'exécution de la portée principale enjambant le canal de Pannerden relèveront de la responsabilité de l'entrepreneur à sélectionner.

¹ MHW (maatgevende hoogwaterstand) est un niveau théorique des plus hautes eaux, qui ne s'est encore jamais produit et qui est basé sur un débit de 16.000 m³/sec à Lobith. Ce niveau est beaucoup plus haut que le niveau Marke II en Allemagne, étant un niveau qui ne permet plus aux bateaux de naviguer.

² Documents de l'administration néerlandaise.

18. Matériau de construction prévu

La conception, le choix des matériaux et l'exécution de la portée principale enjambant le canal de Pannerden relèveront de la responsabilité de l'entrepreneur à sélectionner.

D. Signalisation pour la navigation

19. Signalisation destinée à la navigation montante et avalante conformément à l'annexe 7 du RPNR
Inscrit dans l'Exigence-1137 : "Dans le cadre du croisement de l'A15 au-dessus du canal de Pannerden, la signalisation concernant la navigation doit être mise en œuvre conformément à l'annexe 7 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) 1995."

E. Informations relatives au déroulement des travaux

20. Type de montage du pont

La conception, le choix des matériaux et l'exécution du pont relèveront de la responsabilité de l'entrepreneur à sélectionner.

21. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction

Les périodes d'interruption se situeront probablement dans la période 2019-2022.

Les travaux relatifs au nouveau pont pourraient engendrer temporairement des interruptions de la navigation, mais elles seront réduites au minimum. Les travaux qui sont susceptibles d'engendrer des interruptions sont essentiellement les suivants :

- *une interruption d'une durée maximale de 24 heures pour manœuvrer le pont dans sa nouvelle position et pour le placer sur les nouvelles culées si le choix se porte sur un pont voûté comme portée principale. Des interruptions de courte durée, par exemple (6x4 ou 4x6 heures), pourraient intervenir en fonction du procédé de construction envisagé.*
- *limitation du tirant d'air pour la construction du tablier du pont si le choix se porte sur un pont à haubans ou un pont à encorbellement. Cette limitation est nécessaire pour permettre une construction dite « coulissante » afin de placer ou de couler le tablier. La largeur de passe disponible dans le chenal navigable doit être à tout moment égale ou supérieure à 55 m, sans qu'il y ait de limitation de hauteur, et celle-ci ne peut être supérieure à 2 m dans la largeur de passe restante.*

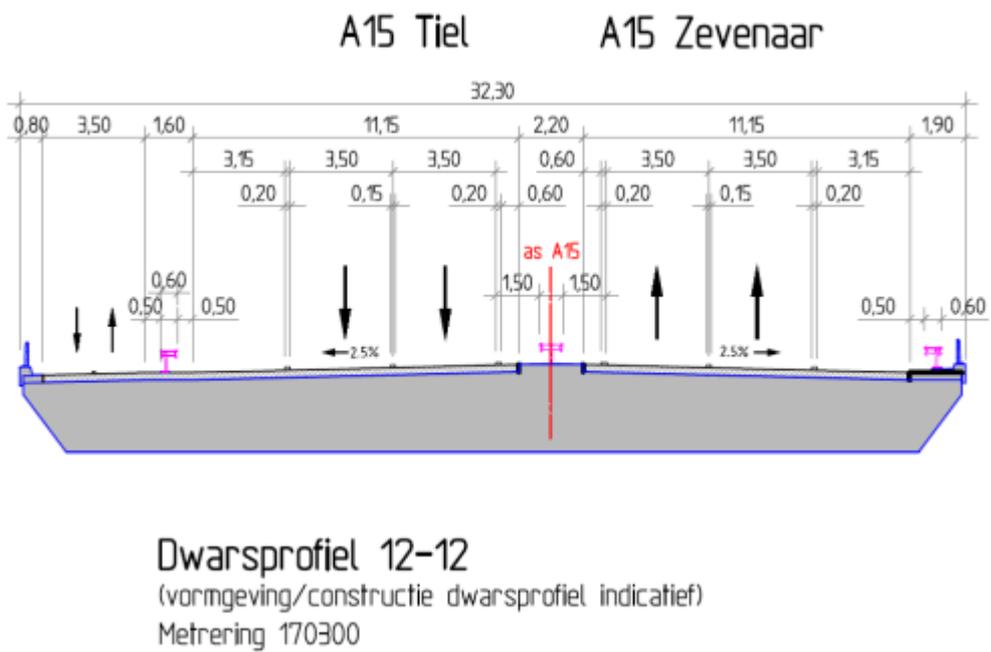
22. Durée prévue des interruptions de la navigation (totales / d'un côté)

Le corridor du canal de Pannerden de classe CEMT Va(B) est contournable par d'autres voies de navigation de la même classe ou de classe supérieure.

En cas d'interruption lors de la construction du pont au-dessus du canal de Pannerden, Le Waal (VIc), le canal d'Amsterdam au Rhin(VIb), le Neder-Rijn (V) et le Lek (V) forment une alternative comme routes de navigation. Pendant les interruptions, il sera possible à tout moment de contourner les secteurs indisponibles via les voies navigation susnommées.

F. Schémas

Vue en coupe



Plan de situation avec l'ouvrage
cf. page suivante

PROTOCOLE 24

Aménagement de Fessenheim – Pont de Chalampé Intervention pour réparation de poutres métalliques à la suite d'un accident de navigation

Résolution

La Commission centrale

approuve conformément aux conventions en vigueur la réparation du pont de Chalampé au p.k. 199,2 dans les conditions et restrictions énoncées dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement et les plans seront annexés à la présente résolution.

Annexe

Aménagement de Fessenheim – Pont de Chalampé Intervention pour réparation de poutres métalliques à la suite d'un accident de navigation

1. Type de pont
Pont ferroviaire avec arête inférieure rectiligne
2. Localité / ville la plus proche
Neuenburg, Chalampé
3. p.k.
p.k. 199,2
4. Nature des travaux de construction
Le 9 Juillet 2014, un accident de navigation endommage fortement les poutres métalliques du pont de Chalampé.
Suite à expertise et contre-expertise, il a été convenu d'intervenir pour le remplacement de 6 poutres.
L'intégrité du pont n'est pas atteinte mais il est nécessaire de procéder à ce remplacement afin que les poutres puissent continuer à jouer leur rôle de protection des structures du pont.
5. Largeur des eaux de navigation¹
6. Largeur du chenal navigable¹

A. Description générale

7. Nombre de piles dans le fleuve¹
8. Nombre de piles dans le chenal navigable/dans le secteur navigable¹
9. Largeur du tablier au milieu du chenal¹
10. Distance par rapport au pont suivant (à l'amont / à l'aval)¹

B. Gabarit d'espace libre pour la navigation

- a) Ponts à bord inférieur droit
Hauteur des passes navigables

- 11a. Plus bas point du tablier (NAP/m + NN)¹
- 12a. PHEN/HEM/PHE (NAP/m + NN)¹
- 13a. Hauteur utile de la passe navigable¹
- 14a. Largeur de la passe navigable présentant de façon permanente au moins ce tirant d'air¹

C. Prise en considération de la navigation au radar

15. Avis donné par les experts/autorités/instituts¹
16. Mesures prises afin d'éviter des perturbations provoquées par de faux échos¹
17. Forme prévue pour la construction du pont¹
18. Matériau de construction prévu¹

D. Signalisation de la voie navigable

19. Signalisation de la voie navigable conformément à l'annexe 7 du RPNR pour la navigation montante et avalante¹

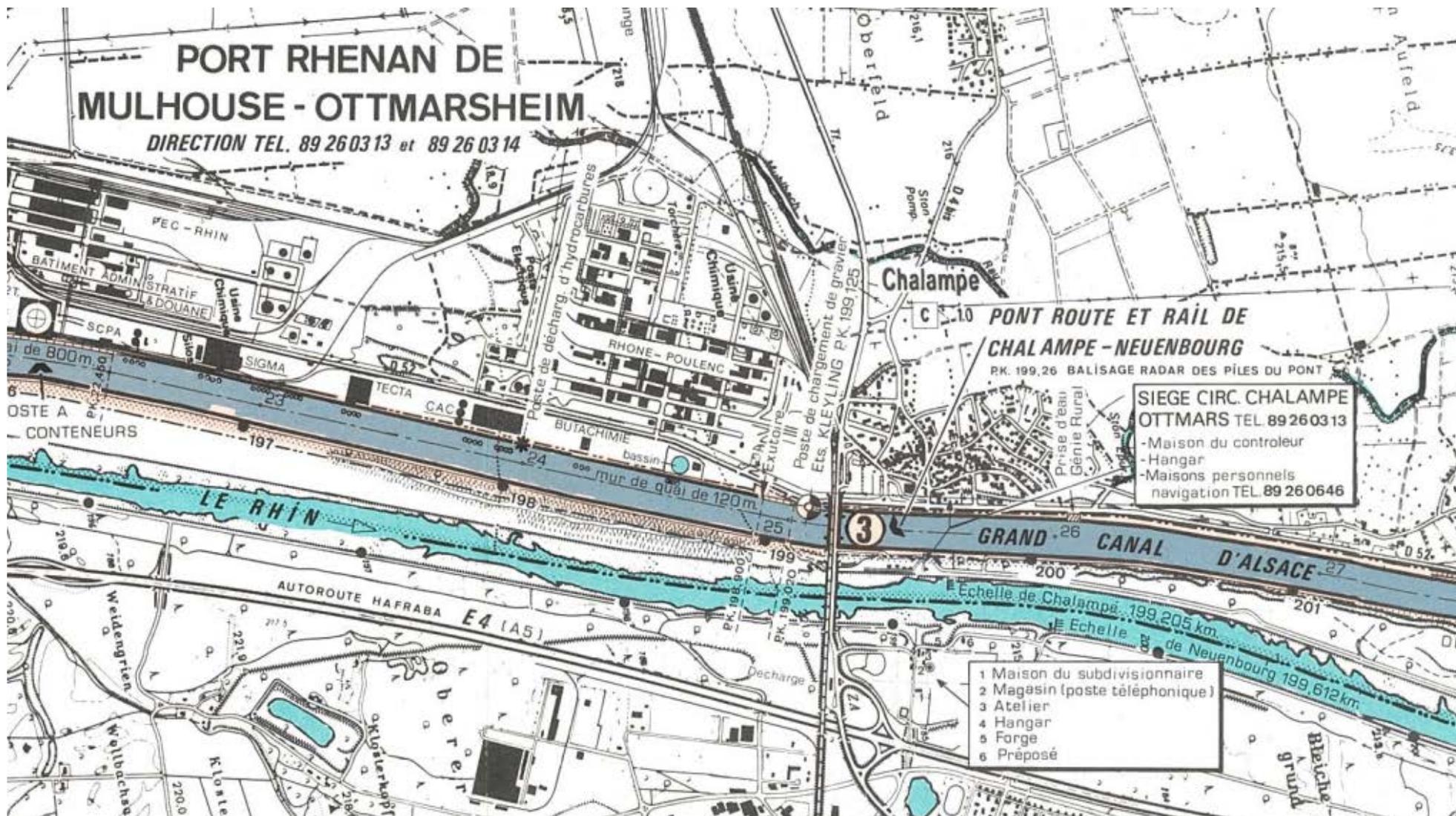
¹ Pas de modification de l'ouvrage existant par des travaux de maintenance

E. Déroulement des travaux de construction

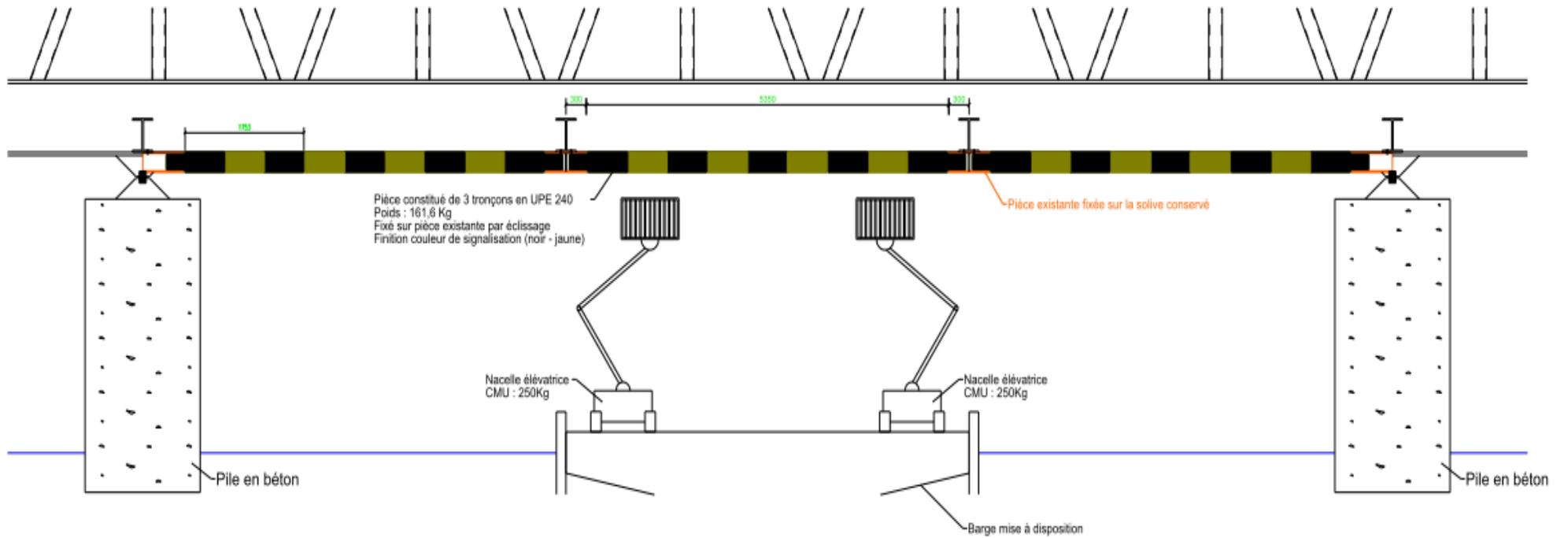
20. Mode de montage du pont
Utilisation d'un ponton sur lequel est installée une nacelle mobile
21. Limitation du gabarit d'espace libre et durée de la limitation
Impacts sur la navigation pendant des travaux de réparation du pont (3 jours, 6h/jour)
Impact sur la navigation de la visite détaillée de la structure du pont (2 jours, 6h/jour).
22. Durée des blocages prévus de la navigation (blocage total / blocage d'une moitié du chenal)
30 heures au total :
Pour procéder au remplacement de ces 6 poutres métalliques et à l'inspection détaillée des structures se trouvant dans la partie médiane du pont, la navigation devra être interrompue 6h/jour et ce, sur 5 jours.
La navigation sera interrompue aux écluses (vers l'amont : écluse d'Ottmarsheim, vers l'aval, écluse de Fessenheim) et les travaux de réparation et d'inspection seront réalisés de 6h30 à 11h30 et de 14h00 à 18h00.
Il est envisagé une intervention au 1^{er} semestre 2016.

F. Plans

Plan de situation de l'ouvrage



Coupe transversale de la voie navigable avec l'ouvrage



PROTOCOLE 25

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

Résolution

La Commission centrale,

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

salue la réalisation de travaux de maintenance aux écluses et les efforts faits pour réduire les incidences sur la navigation par la réalisation simultanée des travaux de maintenance sur les écluses du Rhin supérieur,

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

invite les délégations allemande et française

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

Annexe

Tableau des chômages 2016 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace

| Ex-ploitant | Ecluse | Début d'arrêt de la navigation | Fin d'arrêt de la navigation | Observation |
|-------------|------------------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------|
| EDF | Kembs sas ouest | 01.02.2016 | 05.02.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Kembs sas est | 29.02.2016 | 30.12.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Ottmarsheim petit sas | 04.04.2016 | 29.04.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Ottmarsheim grand sas | 23.05.2016 | 10.06.2016 | Restriction |
| EDF | Fessenheim petit sas | 18.04.2016 | 22.04.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Fessenheim grand sas | 16.05.2016 | 02.12.2016 | Restriction |
| EDF | Vogelgrün petit sas | | | |
| EDF | Vogelgrün grand sas | 23.05.2016 | 03.06.2016 | Restriction |
| EDF | Marckolsheim petit sas | 18.04.2016 | 22.04.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Marckolsheim grand sas | 16.05.2016 | 24.06.2016 | Restriction |
| EDF | Rhinau petit sas | 18.04.2016 | 22.04.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Rhinau grand sas | 23.05.2016 | 30.09.2016 | Restriction |
| EDF | Gerstheim petit sas | 18.04.2016 | 22.04.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Gerstheim grand sas | 13.06.2016 | 09.09.2016 | Restriction |
| EDF | Strasbourg petit sas | 18.04.2016 | 22.04.2016 | Risque de perturbation |
| EDF | Strasbourg grand sas | 16.05.2016 | 25.11.2016 | Restriction |
| VNF | Gambenheim sas ouest | 29.03.2016 | 22.04.2016 | Risque de perturbation |
| VNF | Gambenheim sas est | 29.02.2016 | 24.03.2016 | Risque de perturbation |
| WSV | Iffezheim sas ouest | 09.05.2016 | 11.05.2016 | Risque de perturbation |
| WSV | Iffezheim sas est | 06.06.2016 | 10.07.2016 | Risque de perturbation |

Pour information :

Ecluse Augst: Rénovation du mécanisme actionnant les portes inférieures. Durée de la fermeture : 2 semaines. Réalisation sur la période 2016 – 2017.

Ecluse Birsfelden: Révision de la porte du sas sud. Durée de la fermeture encore inconnue. Réalisation sur la période 2016 – 2017.

PROTOCOLE 26

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

Annexe au protocole 26

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

RÈGLEMENT 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 | 27.1.2015 | 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 | 30.1.2015 | 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 | 27.10.2014 | 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 | 22.10.2014 | 8.12.2014 | 16.10.2014 | 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 | 22.10.2014 | 8.12.2014 | 16.10.2014 | 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 | - | - | 11.6.2014 | - |
| 2014-I-10 | Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du RPNR (articles 1.08 et 7.01) | M | 1.12.2014 | 26.9.2014 | 3.09.2015 | 17.9.2014 | 9.7.2014 |
| 2014-I-11 | Modification définitive du RPNR - 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, 1er alinéa) | M | 1.12.2014 | 22.10.2014 | 3.09.2015 | 16.10.2014 | 14.7.2014 |

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

| Protocole | Objet | *) | Date d'entrée en vigueur prévue | Mise en vigueur | | | |
|------------|--|----|---------------------------------|-----------------|-----------|------------|-----------|
| | | | | D | F | NL | CH |
| 2014-I-12 | Amendement du RPNR 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) | M | 1.12.2014 | 26.9.2014 | 31.8.2015 | 17.9.2014 | 9.7.2014 |
| 2014-I-13 | Modification définitive du RPNR - Dispense pour les engins flottants sans système de propulsion propre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur (article 4.07, chiffre 1) | M | 1.12.2014 | 22.10.2014 | 31.8.2015 | 16.10.2014 | 14.7.2014 |
| 2014-II-14 | Amendement au RPNR (Sommaire et article 1.07, chiffre 4) Clarification des prescriptions relatives à la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs | M | 1.12.2015 | 29.7.2015 | | 4.11.2015 | 6.1.2015 |
| 2015-I-7 | Amendements du RPNR par une prescription de caractère temporaire | M | 1.12.2015 | 24.9.2015 | | 1.12.2015 | 17.6.2015 |
| 2015-I-13 | Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du RPNR (articles 1.07, 10.01 et 11.02 à 11.05) | M | 1.12.2015 | 24.9.2015 | | 1.12.2015 | 17.6.2015 |
| 2015-I-14 | Amendements définitifs au RPNR – Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage (article 7.03) | M | 1.12.2016 | | | | 19.6.2015 |
| 2015-I-15 | Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable - Article 11.01 - Dimensions maximales des bâtiments - Article 11.02 - Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple et suppression définitive des articles 11.03 à 11.05 | M | 1.12.2016 | | | | 19.6.2015 |
| 2015-I-16 | Amendements au RPNR par une prescription de caractère temporaire – Article 4.07 – AIS Intérieur et ECDIS Intérieur, article 12.01 - Obligation d'annonce et annexe 12 - Liste des catégories de bâtiments et de convois | M | 1.12.2015 | 24.9.2015 | | 1.12.2015 | 17.6.2015 |

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

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

RÈGLEMENT 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 | M | 1.10.2000 | 9.11.2000 | **) | 1.9.2000 | 16.8.2000 | 7.6.2000 |
| | 2. Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement | 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 | R | 1.10.2001 | 30.1.2001 | **) | 3.8.2001 | 30.8.2001 | 18.6.2001 |
| | 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 | | | | | | | |
| 2001-I-18 | 1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle | M | 1.10.2001 | 30.8.2001 | **) | 3.8.2001 | 30.8.2001 | 18.6.2001 |
| | 2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2 | | | | | | | |
| 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 | 3.3.2005 | **) | 7.1.2005 | 9.2.2005 | 9.12.2004 |
| | | | 1.4.2005 | 3.3.2005 | **) | 7.1.2005 | 9.2.2005 | 9.12.2004 |
| 2004-II-22 (l) | 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 | 7.11.2005 | **) | 18.4.2007 | 6.9.2005 | 6.6.2005 |
| | | | 1.10.2005 | 24.11.2005 | **) | 18.4.2007 | 6.9.2005 | 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 rotation 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 | 1.7.2009 | 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 RVBR 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 | **) | 27.1.2015 | 1.7.2009 ¹ | 14.2.2013 |
| | | R | 1.4.2013 | | | | | |
| 2013-I-15 | Amendements au RVBR 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 | 1.12.2013 | **) | 21.10.2014 | 22.11.2013 | 7.6.2013 |
| 2013-II-19 | Amendement au RVBR 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 | 1.1.2009 ¹ 1.1.2013 ¹ | **) | 8.12.2014 | 1.12.2014 | 11.2.2014 |
| | | M | 1.12.2014 | 1.12.2013 ¹ 12.11./1.12.2014 ² | **) | 8.12.2014 | 1.12.2014 | 11.2.2014 |
| 2013-II-20 | Modification du RVBR 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 | | **) | 8.12.2014 | 1.12.2014 | 11.2.2014 |
| 2014-I-14 | Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 7.02, 11.02, 11.04, chapitre 14bis, articles 15.14, 24.02, 24.06, Annexes, I, Q, R et S) | R | 1.10.2014 1.12.2014 | 1.1.2009 ¹ 5.6.2014 ¹ 26.9.2014 | **) | 31.8.2015 | 1.7.2009 30.11.2011 22.11.2013 | 9.7.2014 |
| 2014-I-15 | Amendement du RVBR par une prescription de caractère temporaire concernant les dispositions transitoires relatives à l'article 7.02, chiffre 5 (article 24.02, chiffre 2) | M | 1.12.2014 | 1.12.2014 | **) | 31.8.2015 | 1.12.2014 | 9.7.2014 |
| 2014-I-16 | Amendement du RVBR 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) | M | 1.12.2014 | 1.12.2014 | **) | 31.8.2015 | 1.12.2014 | 9.7.2014 |

*) 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.

¹ Mis en vigueur à cette date en tant qu'amendement définitif des prescriptions nationales

² Mis en vigueur préalablement avec une différence temporaire par rapport aux prescriptions nationales

| Protocole | Objet | *) | Date d'entrée en vigueur prévue | Mise en vigueur | | | | |
|------------|---|----|---------------------------------|-----------------|-----|------------|----------|-----------|
| | | | | D | B | F | NL | CH |
| 2014-II-15 | Amendement définitif au RVBR – Sociétés de classification agréées (article 1.01) | M | 1.12.2015 | | **) | | | 6.1.2015 |
| 2015-I-17 | Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 9.03, 9.15 et 9.20) | M | 1.10.2015 | | **) | 27.10.2015 | 1.7.2009 | 17.6.2015 |

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

Mise en vigueur

RÈGLEMENT 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 RPN - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques | M | 1.1.2013 | 21.3.2014 | | 30.1.2015 | 24.5.2013 | 29.11.2012 |
| 2012-II-12 | Amendements définitifs au RPN (article 6.02) | M | 1.12.2013 | 21.3.2014 | | 27.1.2015 | 24.5.2013 | 15.2.2013 |
| 2014-II-13 | Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN | M | 1.12.2015 | 29.7.2015 | | | | 6.1.2015 |
| 2015-I-7 | Amendement du RPN par une modification définitive | M | 1.7.2016 | 24.9.2015 | | | 1.7.2016 | 19.6.2015 |
| 2015-I-10 | Amendements relatifs au RPN - Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN) | M | 1.8.2015 | | | 21.10.2015 | 1.8.2015 | 19.6.2015 |
| 2015-I-11 | Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers - Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a | M | 1.7.2016 | | | | 1.7.2016 | 19.6.2015 |

*) 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.

4.1 Comité du Règlement de police (Résolutions 2015-I-8)

Liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (séparément)

5.1 Comité du Règlement de visite: (Résolution 2010-II-27)

**Liste des réceptions par type pour les modèles de stations d'épuration de bord
conformément à l'article 14bis.12 (annexe R, partie V) du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Résolution 2010-II-27)**

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|--|--|--|---------------------|
| Marque du constructeur ⁽¹⁾ | Appellation du constructeur ⁽¹⁾ | Numéro de la réception par type | Date de la réception par type | Extension, refus, retrait ⁽²⁾ | Motif de l'extension, du refus ou du retrait | Date de l'extension, du refus ou du retrait ⁽²⁾ | Autorité compétente |
| Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin | BMA R Code : BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R | R1*II*0001*00 | 8.5.2013 | -- | -- | -- | D |
| ACO Marine s.r.o. Nádražni 72 CZ-150 00 Praha 5 | ACO Maripur Membrane Technology (AM) Code : Modèles AM xxx S, AM xxx R, AMR xxx S et AMR xxx R Dimensionnements 025, 050, 075, 100, 150, 200 et 250 | R1*II*0002*00 | 22.8.2014 | -- | -- | -- | D |

⁽¹⁾ Conformément au certificat de réception par type.

⁽²⁾ Compléter.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---------------------------------|-------------------------------|--|---|--|---------------------|
| Marque du constructeur ⁽¹⁾ | Appellation du constructeur ⁽¹⁾ | Numéro de la réception par type | Date de la réception par type | Extension, refus, retrait ⁽²⁾ | Motif de l'extension, du refus ou du retrait | Date de l'extension, du refus ou du retrait ⁽²⁾ | Autorité compétente |
| EVAC OY Sinimäentie 14 02630 Espoo FINLANDE | MBR Code : MBR 8 MBR 16 MBR 24 MBR 32 MBR 40 MBR 80 MBR 120 MBR 160 MBR 240 MBR 360 MBR 7K MBR 15K MBR 22K MBR 30K MBR 45K MBR 70K | R1*II*0003*00 R1*II*0003*01 | 1.9.2014 | Extension | Ajout de modèles supplémentaires avec d'autres dimensions | 11.8.2015 | D |
| Advanced Waste Water Solutions Gentsevaart 21 NL-4565ER Kapellebrug | Innopack Marine (IPM) Code : IPM40, IPM50, IPM80, IPM100, IPM125, IPM150, IPM175, IPM200, IPM225, IPM250, IPM 275, IPM300, IPM325, IPM350, IPM400, IPM450, IPM500, IPM550, IPM600, IPM650, IPM 700, IPM750, IPM800, IPM850 | R1*II*0004*00 | 11.8.2014 | -- | -- | -- | D |
| | | | | | | | |

5.2 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 |
| FVT 004 | AlphaTurn (River) MFM / MFL 90°/min, 300°/min + EBF01a | Alphatron Marine BV | Alphatron Marine B.V. Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam | 20.7.2015 | Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland | e-01-086 |

**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 B-2070 Zwijndrecht | (0)497 585 375 | info@anavtronic.com |
| 2. | De Backer Scheepselectro | Doomstraat 92 B-9940 Evergem | (0)9 253 84 60 | info@debackernv.eu |
| 3. | Periskal Bvba | Bredabaan 451 B-2990 Wuustwezel | (0)3 669 57 36 | info@periskal.com |
| 4. | Tresco Engineering Bvba | Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen | (0)3 231 07 31 | info@tresco.eu |
| 5. | Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V. | Vosseschiijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen | (0)3 326 70 90 | info@vanstappen.eu |
| 6. | ASTRON nv | Haven 42 Mexicostraat 1b B-2030 Antwerpen | (0)3 227 74 02 | astron@astron.be |
| 7. | Alphatron Marine Belgium BVBA | Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk | (0)3 685 21 96 | servicebe@alphatronmarine.com |
| 8. | Service Electro | Boterhamweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen | (0)3 546 40 83 | electro@serviceelectro.be |
| 9. | Bart De Smidt bvba | Wijmenstraat 21N B-9030 Mariakerke | (0)9 329 84 69 | info@bartdesmidt.be |

Allemagne

| N° | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel |
|-----|---|---|------------------|--|
| 1. | A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. | Kastanienstraße 10 D-47447 Moers | (0)9372-939425 | arnold.mahnken@t-online.de |
| 2. | Alphatron Marine Deutschland GmbH | Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg | (0)4101-3771-0 | service@alphatron.de |
| 3. | Alt Christl Funkberatung und Verkauf | Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg | (0)941-794040 | fa.peter.alt@t-online.de |
| 4. | Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik | Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim | (0)6238-989183 | rolf.blauth@t-online.de |
| 5. | Braun KG Schiffswerft | Postfach 1809 D-67328 Speyer | (0)6232-1309-49 | werner.schulz@schiffswerft-braun.de |
| 6. | Cretec Schiffstechnik | Am Bahnhof 3 D-47661 Issum | (0)2835-2670 | paul-issum@t-online.de |
| 7. | E&M Engel & Meier Schiffselektronik | Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin | (0)30-2945445 | em-schiffselektronik@t-online.de |
| 8. | EBF Elektronik + Mechanik | Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach | (0)6747-1763 | ebf-halsenbach@t-online.de |
| 9. | Elektro Erles <i>(Ayant cessé son activité le 25.3.2014)</i> | Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein | (0)7621422598-0 | info@elektro-erles.de |
| 10. | Elektro Jansen | Inh. Johannes Jansen Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems) | (0)5932 73997-0 | info@elektro-jansen.de e.jansen@elektro-jansen.de |
| 11. | Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH | Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen | (0)4101-301-233 | info@elna.de |
| 12. | Elektronik GmbH Sassnitz | Seestraße 40a D-18546 Sassnitz | (0)38392-521-0 | elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de |
| 13. | Elektrotechnik Kemming e.K. | Kirchstraße 21 D-45711 Datteln | (0)2363-52901 | elektrotechnik-kemming@t-online.de |
| 14. | FS Schiffstechnik GmbH & Co KG | Werftstraße 25 D-47053 Duisburg | (0)203 60967-0 | f.schroeder@fs-schiffstechnik.de |

| N° | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel |
|-----------|--|---|--------------------------|-------------------------------|
| 15. | Funkservice Dieter Blömer | Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven | (0)4721-7452-0 | info@funkservice-bloemer.de |
| 16. | Funkelektronik Dieter Pundsack | Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven | (0)471-974080 | info@pundsack.net |
| 17. | G und M Tiedemann GbR | Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen | (0)40-7205526 | gundmtiedemanngbr@gmx.de |
| 18. | HBI Harm Boontjes Internautik | Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten | (0)9392-98937 | HBI-Harm.Boontjes@t-online.de |
| 19. | Horn Marineservice GmbH | Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum | (0)4841-9145 | info@horn-marineservice.de |
| 20. | IEA Industrieelektronik GmbH | Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf | (0)3933 802204 | info@iea-rossdorf.de |
| 21. | IfE Ingenieurbüro für Elektronik | Friebelstraße 71 D-01217 Dresden | (0)351-47004-54 | hanicke.ife@versanet.de |
| 22. | Imtech marine germany GmbH | Albert-Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg | (0)40-89972-201 | marko.meyer@imtechmarine.com |
| 23. | Jentson Nachrichtentechnik | Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg | (0)441-21713775 | info@jentson.de |
| 24. | K+K Systemtechnik | An de Deelen 63 D-28779 Bremen | (0)421-69001-91 | detlef@kk-systemtechnik.de |
| 25. | Kadlec & Brömlin GmbH | Krausstr. 21 D-47119 Duisburg | (0)203-47995-0 | info@kadlec-broedlin.de |
| 26. | KSE Schiffselektronik | Rother Berg 80 D-47589 Uedem | (0)2825-939851 | a.strake@kse-duisburg.de |
| 27. | Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau | Presentstraße 15 D-63939 Wörth | (0)9372-73-111 | nokuel@freenet.de |
| 28. | Lammers Schiffeselektronik GmbH | Industriestraße 16 D-26789 Leer | (0)491-96079-0 | INFO@LSELEER.de |
| 29. | Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik | In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt | (0)2845-29899-0 | matronik@matronik.de |

| N° | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel |
|-----|--|--|------------------------------------|---|
| 30. | Mohrs+Hoppe GmbH | Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin | (0)30-293469-0 | info@mohrshoppegmbh.de |
| 31. | N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG | Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg | (0)40-29900-0 | uwe.holdorf@sperry.ngc.com |
| 32. | Naval Marine GmbH Duisburg | Neumarkt 2 D-47119 Duisburg | (0)203-82650 | info@naval-marine.de |
| 33. | Navicom Emden GmbH | Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden | (0)4921-9176-0 | navicom@t-online.de |
| 34. | Peter Nachrichtentechnik | Lärchenstraße 10 D-94469 Deggendorf/Nattbg. | (0)991-37027-0 | peter-com@t-online.de |
| 35. | PUK electronic GmbH | Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar | (0)3841-642913 | Puskeiler.Robert@t-online.de |
| 36. | Radio Maurer | Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim | (0)621-477662 | emx-18@t-online.de |
| 37. | Schafberger Funktechnik | Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten | (0)9409-861250 | schafberger-funktechnik@t-online.de |
| 38. | Schwarz Technik GmbH | Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg | (0)203-993370 | info@schwarz-technik.de |
| 39. | See-Nautic Emden | Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden | (0)4921-27703 | info@see-nautic.de |
| 40. | R. Willborn | Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg | (0)391-5433436 | rwschiffstechnik@t-online.de |
| 41. | Wolfgang Hagelstein (Ayant cessé son activité le 19.11.2015) | Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen | (0)6741-7575 | hagelstein.schiffselectronic@web.de |
| 42. | Krebs Elektrotechnik e.K. | Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen | (0)7628 1046 | info@krebs-elektrotechnik.de |
| 43. | Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik | Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg | (0)203 280-1340 | za34.duisburg@polizei.nrw.de |
| 44. | in-innovative navigation GmbH | Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim | (0)7154 807-150 | info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de |
| 45. | Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR | Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten | (0)9392 9349823 (0)1573 0832735 | landeckpeter@hotmail.com |
| 46. | Technik-Service T. Schwerdtfeger | Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim | (0)2656 9519897 | info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de |

| N° | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel |
|-----|--|--|------------------|---|
| 47. | Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft | Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer | (0)6232 1309-10 | info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de |
| 48. | Elektro Point Markus Mollus | Honigstraße 21 D-47137 Duisburg | (0)203 44999-400 | elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com |

...

Pays-Bas

| N° | Nom | Adresse | Téléphone +31 | Courriel |
|----|---------------------------|---|------------------|---|
| 1. | Alphatron Marine B.V. | Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam | (0)10 453 40 79 | binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/ |
| 2. | Imtech Marine Netherlands | Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam | (0)10 428 33 44 | info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine |
| 3. | Navimar B.V. | Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen | (0)115 616329 | info@navimar.nl http://www.navimar.nl/ |
| 4. | Werkina Werkendam B.V. | Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam | (0)183 502688 | info@werkina.nl http://www.werkina.nl |
| 5. | Marinetec Holland B.V. | Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht | (0)184 41 35 90 | info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl |
| 6. | Flux Electro BV | Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen | (0)115 615121 | fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl |

...

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

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

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

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

| Etat | Nom | Adresse | Téléphone | Courriel |
|-----------|---|--|----------------------|---|
| Belgique | Vlaamse overheid Commissie voor Onderzoek te Antwerpen | Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten | +32 3 546 06 83 | binnenvaartinspectie@wenz.be |
| | Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables | Rue du Canal de l'Ourthe, 9, B-4031 Angleur (Liège) | +32 4 231 65 44 | info.batellerie@spw.wallonie.be |
| | Port de Bruxelles Région de Bruxelles-Capitale | Place des armateurs, 6 B-1000 Bruxelles | +32 2 420 67 00 | accueil@port.brussels |
| Allemagne | Wasser- und Schifffahrts- verwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT) | Am Berg 3 D-56070 Koblenz | +49 261 98 19 0 | fvt@wsv.bund.de |
| France | Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infra- structures de transport et de la mer | Tour Séquoïa F-92055 Paris la Défense Cedex | +33 (0)1 40 81 71 62 | Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpeme nt-durable.gouv.fr |
| Pays-Bas | Inspectie Leefomgeving en Transport (Scheepvaart) (certification authority NL) Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart | Weena 723, Entrance C, 1 st floor 3013 AM Rotterdam Postbus 161 NL-2500 BD Den Haag | +31 88 489 00 00 | binnenvaart@ilent.nl |
| Suisse | Schweizerische Rheinhäfen | Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel | +41 (0)61 639 95 95 | info@portof.ch http://www.port-of-switzerland.ch |

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'agrément de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 2.0

| N° | Type | Fabricant | Titulaire de l'agrément de type | Date et pays d'agrément | Autorité compétente | N° d'agrément |
|-----|--|--|--|-------------------------|---------------------|---------------|
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 27 | R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver | Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden | Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden | 29.9.2015 D | FVT | R-4-304 |
| 28 | Nauticast A2 Inland AIS Transponder | Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden | Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich | 29.9.2015 D | FVT | R-4-305 |
| 29 | Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver | SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England | SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England | 8.10.2015 D | FVT | R-4-306 |
| 30 | Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver | Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands | Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands | 8.10.2015 D | FVT | R-4-307 |
| 31 | em-trak A100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver | em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom | em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom | 8.10.2015 D | FVT | R-4-308 |
| 32 | KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver | Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0112, Japan | Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0112, Japan | 8.10.2015 D | FVT | R-4-309 |
| 33 | OceanSat Class A / Inland AIS Transceiver | SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England | OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands | 8.10.2015 D | FVT | R-4-310 |
| 34 | AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver | SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England | Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2 2321 Meer, Belgium | 8.10.2015 | FVT | R-4-311 |

| N° | Type | Fabricant | Titulaire de l'agrément de type | Date et pays d'agrément | Autorité compétente | N° d'agrément |
|----|---|--|--|-------------------------|---------------------|---------------|
| 35 | Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver | Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden | Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden | 8.10.2015 | FVT | R-4-312 |
| 36 | CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver | True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden | True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden | 8.10.2015 | FVT | R-4-313 |

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

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

Autriche

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +43 | Courriel Site internet |
|------------|--|--|--------------------|--|
| 1. | 1st-Relief e.U. | Lindenhofweg 18 / 5 AT-8043 Graz | (0)720 371 371 | office@1st-relief.com www.1st-relief.com |
| 2. | ACR Electronics Europe GmbH (Ayant cessé son activité le 17.7.2012) | Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna | (0)1 5 273 237 200 | Andreas.lesch@acr-europe.com |
| 3. | Point Electronics GmbH | Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien | (0)1 597 088-0 | mail@point.at |
| 4. | Via Donau-Österreichische Wasserstraßengesellschaft | Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien | (0)50 4321-1701 | thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org |
| 5. | Nauticast GmbH | Lützowgasse 12-14 / 3OG AT-1140 Wien | (0)1 5 237 237-0 | support@nauticast.com www.nauticast.com |

Belgique

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +32 | Courriel Site internet |
|------------|-----------------------------|---|--|---------------------------|
| 1. | ANAVTRONIC | Trapstraat 34, B-2060 Antwerpen | (0)497 585 375 | info@anavtronic.com |
| 2. | ASTRON nv | Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen | (0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21 | astron@astron.be |
| 3. | De Backer Scheepselectro | Doomstraat 92 B-9940 Evergem | (0)9 253 84 60 | info@debackernv.eu |
| 4. | Mackay Marine Antwerp | Noorderlaan 109/3 B-2030 Antwerpen | (0)3 808 39 63 | Antwerp@mackaymarine.com |

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +32 | Courriel Site internet |
|------------|--------------------------------------|--|----------------------|-------------------------------|
| 5. | M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils) | Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing | +33 (0)6 69 96 76 40 | abyss.lefevre@yahoo.fr |
| 6. | Neptunia S.A. Centrale d'Achats | Rue Gransart 8 B-7640 Antoing | (0)69 44 68 68 | caltruy@neptunia.com |
| 7. | Periskal Bvba | Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel | (0)3 669 57 36 | info@periskal.com |
| 8. | Service Electro | Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen | (0)3 546 40 83 | electro@serviceelectro.be |
| 9. | Tresco Engineering Bvba | Vosseschijnstraat 43b1 - Haven 140 B-2000 Antwerpen | (0)3 231 07 31 | info@tresco.eu |
| 10. | Van Stappen & Cada Scheepselectro nv | Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen | (0)3 326 70 90 | info@vanstappen.eu |
| 11. | Alphatron Marine Belgium BVBA | Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk | (0)3 685 21 96 | servicebe@alphatronmarine.com |
| 12. | Bart De Smidt bvba | Wijmenstraat 21N B-9030 Mariakerke | (0)9 329 84 69 | info@bartdesmidt.be |

Allemagne

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel Site internet |
|------------|---|---|-----------------|---------------------------------|
| 1. | Alphatron Marine Deutschland GmbH | Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg | (0)4101-3771-0 | service@alphatron.de |
| 2. | Argenaut GmbH | Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen | (0)621-68583328 | u.schroeder@argenaut-service.de |
| 3. | CRETEC Schiffstechnik | Am Bahnhof 3 D-47661 Issum | (0)2835-2670 | paul-issum@t-online.de |
| 4. | Christl Alt Funkberatung und Verkauf | Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg | (0)941-794040 | fa.peter.alt@t-online.de |

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel Site internet |
|------------|---|---|-----------------|--|
| 5. | E&M Engel & Meier Schiffselektronik | Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin | (0)30-2945445 | em-schiffselektronik@t-online.de |
| 6. | Elektro Erles <i>(Ayant cessé son activité le 25.3.2014)</i> | Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein | (0)7621422598-0 | info@elektro-erles.de |
| 7. | Elektro Jansen | Inh. Johannes Jansen Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems) | (0)5932 73997-0 | info@elektro-jansen.de e.jansen@elektro-jansen.de |
| 8. | Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH | Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen | (0)4101-301-220 | info@elna.de |
| 9. | Elektrotechnik Kemming e.K. | Kirchstraße 21 D-45711 Datteln | (0)2363-52901 | elektrotechnik-kemming@t-online.de |
| 10. | Funkelektronik Dieter Pundsack | Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven | (0)471-974080 | info@pundsack.net |
| 11. | Funkservice Dieter Blömer | Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven | (0)4721-7452-0 | info@funkservice-bloemer.de |
| 12. | Furuno Deutschland GmbH | Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen | (0)4101-838201 | r.elmer@furuno.de |
| 13. | FS- Schiffstechnik GmbH | Werftstraße 25 D-47053 Duisburg | (0)203-60967-0 | f.schroeder@fs-schiffstechnik.de |
| 14. | G und M Tiedemann GbR | Auf der Haide 17 D-21039 Börsen | (0)40-7205526 | gundmtiedemanngbr@gmx.de |
| 15. | HBI Harm Boontjes Internautik | Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten | (0)9392-98937 | HBI-Harm.Boontjes@t-online.de |
| 16. | Horn Marineservice GmbH | Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum | (0)4841-9145 | info@horn-marineservice.de |
| 17. | IfE Ingenieurbüro für Elektronik | Friebelstr. 71 D-01217 Dresden | (0)351-47004-54 | hanicke.ife@versanet.de |
| 18. | in-innovative navigation GmbH | Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim | (0)7154 807 150 | info@innovative-navigation.de |

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel Site internet |
|-------------------|--|---|----------------------|-------------------------------------|
| 19. | Jentson Nachrichtentechnik | Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg | (0)441-21713775 | info@jentson.de |
| 20. | Imtech Marine Germany GmbH | Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg | (0)40-89972-201 | marko.meyer@imtechmarine.com |
| 21. | K+K Systemtechnik | An de Deelen 63 D-28779 Bremen | (0)421-69001-91 | detlef@kk-systemtechnik.de |
| 22. | Kadlec & Brödlin GmbH | Krausstr. 21 D-47119 Duisburg | (0)203-47995-0 | info@kadlec-broedlin.de |
| 23. | KSE Schiffselektronik | Rother Berg 80 D-47589 Uedem | (0)2825-939851 | a.strake@kse-duisburg.de |
| 24. | Lammers Schiffselektronik GmbH | Industriestraße 16 D-26789 Leer | (0)491-96079-0 | info@lseleer.de |
| 25. | Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik | In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt | (0)2845-29899-0 | matronik@matronik.de |
| 26. | Mohrs+Hoppe GmbH | Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin | (0)30-293469-0 | info@mohrshoppegmbh.de |
| 27. | Naval Marine GmbH Duisburg | Neumarkt 2 D-47119 Duisburg | (0)203-82650 | info@naval-marine.de |
| 28. | Pro Nautas B.V. GmbH | Kutterweg 1 D-26789 Leer | (0)491 98790 192 | abeiden@pro-nautas.de |
| 29. | Schafberger Funktechnik | Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten | (0)9409-861250 | schafberger-funktechnik@t-online.de |
| 30. | Schwarz Technik GmbH | Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg | (0)203-993370 | info@schwarz-technik.de |
| 31. | See-Nautic Emden | Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden | (0)4921-27703 | info@see-nautic.de |
| 32. | Transas Europe GmbH | Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg | (0)40-890666-0 | info@transas.de |
| 33. | Trede Schiffs- und Industrieelektronik | Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt | (0)4846-693-633 | info@trede-schiffselektronik.de |

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +49 | Courriel Site internet |
|------------|--|---|--------------------------------------|---|
| 34. | R. Willborn Schiffstechnik | Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg | (0)391-5433436 | rwschiffstechnik@t-online.de |
| 35. | Wolfgang Hagelstein <i>(Ayant cessé son activité le 19.11.2015)</i> | Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen | (0)6741-7575 | hagelstein.schiffselectronic@web.de |
| 36. | Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik | Gertrudenweg 36 D-33335 Gütersloh | (0)5241-3118 | wassersport@gallandt.de |
| 37. | Krebs Elektrotechnik e.K. | Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen | (0)7628 1046 | info@krebs-elektrotechnik.de |
| 38. | Kurt J. Nos GmbH | Presentstr. 15 D-63939 Wörth / Main | (0)9372 73-111 | nos-schiffstechnik@t-online.de |
| 39. | Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR | Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten | (0) 9392 9349823 (0) 1573 0832735 | landeckpeter@hotmail.com |
| 40. | Technik-Service T. Schwerdtfeger | Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim | (0)2656 9519897 | info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de |
| 41. | Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft | Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer | (0)6232 1309-10 | info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de |
| 42. | Elektro Point Markus Mollus | Honigstraße 21 D-47137 Duisburg | (0)203 44999-400 | elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com |

...

Pays-Bas

| N° d'ordre | Nom | Adresse | Téléphone +31 | Courriel Site internet |
|------------|--|---|--------------------------------------|--|
| 1. | Alphatron Marine B.V. | Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam | T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856 | deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com |
| 2. | Autena Marine B.V. | St. Teunismolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen | T. (0)24-3559417 | info@autena.nl www.autena.nl |
| 3. | De Wolf Products B.V. | Krab 6 NL-4401 PA Yerseke | T. (0)113-573580 | martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com |
| 4. | Huisman Maritiem B.V. | Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten | T. (0)487-518555 | maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl |
| 5. | Imtech Marine Netherlands | Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam | T. (0)10-4283344 | service.binnenvaart@imtechmarine.com |
| 6. | Navimar B.V. | Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen | T. (0)115-616329 M. (0)6-53686036 | www.navimar.nl |
| 7. | Shiptron Marine Communication Specialists B.V. | De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen | T. (0)228-317437 | info@shiptron.nl www.shiptron.nl |
| 8. | Werkina Werkendam B.V. | Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam | T. (0)183-502688 | info@werkina.nl www.werkina.nl |
| 9. | Marinetec Holland B.V. | Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht | T. (0)184 41 35 90 | info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl |
| 10. | Flux Electro BV | Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen | T. (0)115 615121 | fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl |
| 11. | AiM Slurink Elektrotechniek BV | Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam | T. (0)786933947 | info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl |

...

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

1. *L'instruction de service n° 9 ci-après est rédigée comme suit :*

INSTRUCTION DE SERVICE n° 9 aux COMMISSIONS de VISITE conformément à l'article 1.07 du RVBR

| |
|--|
| Exigences relatives aux installations automatiques de diffusion d'eau sous pression |
|--|

(Article 10.03bis, chiffres 1 et 4)

Les installations automatiques de diffusion d'eau sous pression appropriées au sens de l'article 10.03bis, chiffres 1 et 4, doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1. L'installation automatique de diffusion d'eau sous pression doit être en état de fonctionner à tout moment lorsque des personnes sont à bord. L'entrée en action de l'installation ne doit nécessiter aucune intervention de l'équipage.
2. L'installation doit être constamment maintenue chargée à la pression nécessaire. Les tuyauteries doivent être en permanence remplies d'eau jusqu'aux diffuseurs. L'installation doit disposer d'une alimentation en eau fonctionnant en continu. Le système doit être protégé contre la pénétration d'impuretés susceptibles d'entraver son fonctionnement. Pour la surveillance et le contrôle de l'installation des indicateurs et dispositifs de contrôle doivent être montés (par ex. manomètres, indicateurs de niveau d'eau des réservoirs sous pression, tuyauterie de contrôle pour la pompe). Les installations de diffusion d'eau sous pression situées dans les locaux de réfrigération et de congélation ne devraient pas être remplies d'eau en permanence. Ces locaux peuvent être protégés par des sprinklers secs.
3. La pompe d'alimentation en eau des diffuseurs doit se mettre en marche automatiquement en cas de chute de pression dans le système. La pompe doit permettre la diffusion de l'eau en quantité et à une pression suffisantes pour assurer l'alimentation simultanée et permanente de tous les diffuseurs nécessaires pour traiter la surface du plus grand local à protéger. La pompe ne doit alimenter que l'installation automatique de diffusion d'eau sous pression. En cas de défaillance de la pompe, les diffuseurs doivent pouvoir être alimentés en eau en quantité suffisante par une autre pompe disponible à bord.
4. Le système de diffusion doit être divisé en sections dont chacune ne comportera pas plus de 50 diffuseurs. Un nombre supérieur de diffuseurs peut être autorisé par la Commission de visite sur la base de justificatifs correspondants, notamment d'un calcul hydraulique.
5. Le nombre et la disposition des diffuseurs doivent assurer une répartition efficace de l'eau dans les locaux à protéger.
6. Les diffuseurs doivent entrer en action à une température comprise entre 68 °C et 79 °C, dans les cuisines à 93 °C au maximum et dans les saunas à 141 °C au maximum.
7. L'aménagement de parties de l'installation automatique de diffusion d'eau sous pression dans les locaux à protéger doit être limité au strict minimum. De telles parties ne peuvent être placées dans les salles des machines principales.

8. Des avertisseurs optiques et acoustiques signalant pour chaque section le déclenchement de l'installation automatique de diffusion d'eau sous pression doivent être prévus en un ou plusieurs endroits, dont un au moins est occupé en permanence par du personnel.
9. L'alimentation en énergie de l'ensemble de l'installation automatique de diffusion d'eau sous pression, doit être assurée par deux sources d'énergie indépendantes qui ne doivent pas être installées dans un même local. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.
10. Avant le montage de l'installation automatique de diffusion d'eau sous pression, un plan d'installation doit être soumis à la Commission de visite pour contrôle. Ce plan doit spécifier les types et les données relatives aux performances des machines et appareils utilisés. Une installation qui est conforme au minimum aux exigences susmentionnées et qui a été contrôlée et autorisée par une société de classification agréée peut être admise sans contrôle supplémentaire.
11. L'existence d'une installation automatique de diffusion d'eau sous pression doit être mentionnée à la rubrique 43 du certificat de visite.

2. *L'instruction de service n° 28 ci-après est ajoutée après l'instruction de service n° 27 :*

**INSTRUCTION DE SERVICE n° 28 aux COMMISSIONS DE VISITE
conformément à l'article 1.07 du RVBR**

Raccordement de capteurs externes aux installations radar de navigation

(Article 7.06, Annexe M, Partie I, article 2, Annexe M, Partie III, article 2, Annexe N, Partie I)

1. Contexte

Les installations radar de navigation modernes destinées à la navigation intérieure permettent de visualiser les symboles AIS sur l'écran radar même en l'absence d'une carte ECDIS à laquelle est superposée l'image radar. L'image radar étant orientée vers l'avant alors que les positions des bateaux sont converties en coordonnées cartographiques dans l'appareil AIS Intérieur, il est nécessaire de raccorder un détecteur de cap (compas) à l'appareil radar afin que les symboles AIS puissent être visualisés aux bons emplacements sur l'écran radar.

2. Situation actuelle

2.1 Raccordement des capteurs externes aux appareils AIS Intérieur

Conformément à l'annexe N, Partie I, point B.6, ne peuvent être connectés à l'appareil AIS Intérieur que des capteurs externes possédant une réception par type. Les capteurs externes connectés à l'appareil AIS Intérieur doivent posséder une réception par type conformément aux standards maritimes correspondants.

2.2 Exigences applicables aux appareils durant la navigation au radar

Conformément à l'annexe M, Partie III, article 2, Agrément des appareils, pour la navigation au radar en navigation rhénane, seul est autorisé le montage d'appareils qui font l'objet d'un agrément prévu par les prescriptions en vigueur adoptées par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin et qui portent un numéro d'agrément, ou d'appareils agréés sur la base d'agréments de type équivalents.

Conformément à l'annexe M, Partie I, article 2, Fonction de l'appareil radar, les appareils radar doivent donner une image utilisable pour la conduite du bateau et indiquer de manière sûre et en temps utile la présence d'autres bateaux.

3. Raccordement de capteurs externes aux installations radar de navigation

Conformément au paragraphe 2.2, seul est autorisé le montage d'appareils qui ont fait l'objet d'un agrément. Cela signifie que les capteurs externes raccordés à l'installation radar de navigation doivent aussi avoir fait l'objet d'un agrément. Si un appareil AIS Intérieur est raccordé à une installation radar de navigation sans carte ECDIS pour la visualisation des symboles AIS, l'observation de l'exigence de l'annexe M, Partie I, article 2, nécessite aussi le raccordement d'un compas agréé. A cet égard, l'agrément délivré sur la base des standards ci-après est réputé conforme aux dispositions de l'annexe M, Partie II, article 2.

| Capteur | Minimum Performance Standard (OMI) | Standard ISO / CEI |
|---------------------|---|---|
| GPS | MSC.112(73) | CEI 61108-1 : 2003 |
| DGPS/DGLONASS | MSC.114(73) | CEI 61108-4 : 2004 |
| Galileo | MSC.233(82) | CEI 61108-3 : 2010 |
| Heading/GPS Compass | MSC.116(73) | ISO 22090-3 : 2014 Part 3 : GNSS principles |

L'équivalence d'agrément comparables peut être reconnue par l'autorité compétente.

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

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

RECOMMANDATION N° 26/2015 du 24 septembre 2015

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 SBC¹ formant un aérosol sec

SIROCCO

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, du RVBR, l'automoteur-citerne "Sirocco", numéro européen unique d'identification des bateaux 55679, est autorisé à utiliser dans les salles des machines l'agent extincteur SBC formant un aérosol sec, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2, 3, 5, 6 et 9, est applicable.
2. L'agent extincteur formant un aérosol sec 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 (salle des machines et salle du propulseur d'étrave) doit être équipé de sa propre installation d'extinction.
4. Les locaux à protéger, dans lesquels des moteurs à gaz ou bicombustibles sont installés, doivent être conformes aux règles pour les salles des machines protégées contre le gaz telles que fixées par le code IGF.
5. L'agent extincteur SBC formant un aérosol sec est conservé dans des réservoirs non pressurisés spécifiquement prévus à cet effet dans le local à protéger. Ces réservoirs doivent être installés de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément. L'agent extincteur doit notamment agir aussi sous le plancher.
6. 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 réservoir doit être relié individuellement au dispositif de déclenchement.
7. Lorsque l'installation d'extinction se déclenche, l'alimentation du moteur en GNL doit être arrêtée automatiquement par le biais de la vanne principale.
8. 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.
9. Les réservoirs contenant l'agent extincteur doivent être remplacés après 15 ans. Les batteries de secours doivent être remplacées après 6 ans au plus tard.
10. La présente recommandation s'applique uniquement aux classes de feu A et B.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 12.)

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° 27/2015
du 24 septembre 2015

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 KARA

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 Kara », numéro européen unique d'identification des bateaux 07002000, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax, aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar $<p_{Eau} < 18$ bar.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de diffusion. 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 diffusion peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 28/2015
du 24 septembre 2015

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 HLIN

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 Hlin", numéro européen unique d'identification des bateaux 07002001, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar p_{Eau} <math>< 18 \text{ bar}</math>.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 29/2015
du 24 septembre 2015

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 MANI

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 Mani", numéro européen unique d'identification des bateaux 07002003, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar p_{Eau} <math>< 18 \text{ bar}</math>.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 30/2015
du 24 septembre 2015

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 EIR

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 Eir", numéro européen unique d'identification des bateaux 07002021, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar p_{Eau} < 18 bar.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 31/2015
du 24 septembre 2015

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 LOFN

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 Lofn", numéro européen unique d'identification des bateaux 07002020, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar p_{Eau} < 18 bar.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 32/2015
du 24 septembre 2015

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 VIDAR

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 Vidar", numéro européen unique d'identification des bateaux 07002019, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar <math>p_{Eau}< 18 \text{ bar}</math>.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 33/2015
du 24 septembre 2015

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 SKIRNIR

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 Skirnir", numéro européen unique d'identification des bateaux 07002018, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar $<p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 34/2015
du 24 septembre 2015

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 MODI

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 Modi", numéro européen unique d'identification des bateaux 07002017, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine EconAqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

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

1. 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 l/(min · m²) avec une pression de service de 5 bar $<p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion doit être subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 104 buses de brumisation. Le système de tuyauteries doit être conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation peuvent être utilisées avec une température de déclenchement pouvant atteindre 141 °C. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C en prenant des dispositions pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation peuvent être installées des buses de diffusion à sec.

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

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

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 25.)

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

RECOMMANDATION N° 35/2015
du 24 septembre 2015

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

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AMADANTE

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa du RVBR, le bateau à passagers "Amadante", numéro européen unique d'identification des bateaux 02329183, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau ;
 - panne d'alimentation ;
 - perte de pression de l'installation ;
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 51.)

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

RECOMMANDATION N° 36/2015
du 24 septembre 2015

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

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SCENIC DIAMOND

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa du RVBR, le bateau à passagers "Scenic Diamond", numéro européen unique d'identification des bateaux 02330594, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau ;
 - panne d'alimentation ;
 - perte de pression de l'installation ;
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 51.)

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

RECOMMANDATION N° 37/2015
du 24 septembre 2015

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

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SWISS JEWEL

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa du RVBR, le bateau à passagers "Swiss Jewel", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001906, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau ;
 - panne d'alimentation ;
 - perte de pression de l'installation ;
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 51.)

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

RECOMMANDATION N° 38/2015
du 23 octobre 2015

DAMEN STREAMLINER

L'automoteur-citerne « Damen Streamliner » (numéro européen unique d'identification des bateaux encore non attribué ; numéro ID 56814) est autorisé par la présente à utiliser du carburant 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 1.4.2019. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. Le bâtiment doit être construit et classé conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009), à l'exception des points énoncés à l'**annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié doit être conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Le réservoir de stockage de GNL doit être conforme aux exigences de la norme EN 13458-2 relatives aux réservoirs à basse température. Outre cette exigence, le réservoir doit résister à une poussée de 2 g dans le sens horizontal et de 1 g dans le sens vertical ainsi qu'à un angle de gîte de 10°. Le réservoir de stockage doit être installé à bord du bateau de telle sorte qu'il y demeure fixé en toutes circonstances. Sur la face externe du local où est placé le réservoir doit être fixé un marquage indiquant clairement que s'y trouve un réservoir de stockage de GNL.
7. Les prescriptions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin définies dans la résolution 2015-I-7 sont observées.
8. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielle, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
9. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.

10. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par l'exploitant durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
11. Un rapport annuel d'évaluation comportant l'ensemble des données collectées doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux États 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) dérogations, réparations et modifications subies par le système GNL, réservoirs compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) données relatives aux émissions conformément à la norme ISO 8178-2 : 2006, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 47.)

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

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

Annexe A5
Livrets de service établis à l'étranger
reconnus équivalents

| Etat | Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance | | Résolution |
|---|---|--|------------|
| République Tchèque | | | 2000-I-26 |
| Státní plavební správa Praha | Jankovcova 4 170 00 Praha 7 | Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobockapraha@plavebniurad.cz | |
| Státní plavební správa Děčín | Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1 | Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 081 pobockadecin@plavebniurad.cz | |
| Státní plavební správa Přeřov | Bohuslava Nemce 640 750 02 Přeřov | Tél. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobockapreřov@plavebniurad.cz | |
| Autriche | | | 2010-II-3 |
| Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde | Radetzkystraße 2 1030 Wien | Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at | |
| Pour l'apposition des visas de contrôle, sont aussi compétentes les autorités suivantes : | | | |
| Schiffahrtsaufsicht Hainburg | Donaulände 2 2410 Hainburg | Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at | |
| Schiffahrtsaufsicht Wien | Handelskai 267 1020 Wien | Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at | |

| | | | |
|---------------------------|-------------------------------|--|--|
| Schiffahrtsaufsicht Krems | Am Schutzdamm 1 3500 Krems | Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at | |
| Schiffahrtsaufsicht Grein | Am Hofberg 2 4360 Grein | Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at | |

| Etat | Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance | | Résolution |
|--|--|--|------------|
| Autriche | | | |
| Schiffahrtsaufsicht Linz | Regensburgerstraße 4 4020 Linz | Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at | 2010-II-3 |
| Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell | Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell | Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at | |
| Bulgarie | | | |
| Maritime Administration | Ruse 7000 20 Pristanistna St. | Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg | 2010-II-3 |
| Maritime Administration | Lom 3600 3 Dunavski park St. | Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg | |
| Hongrie | | | |
| Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály | Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 | Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu | 2010-II-3 |
| Pologne | | | |
| Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zegluga Śródlądowej w Bydgoszczy | ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz | Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl | 2010-II-3 |
| Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zegluga Śródlądowej w Gdańsku | ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk | Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl | |
| Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zegluga Śródlądowej w Giżycku | ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko | Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl | |
| Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zegluga Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu | ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle | Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl | |
| Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zegluga Śródlądowej w Krakowie | ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków | Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl | |
| Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zegluga Śródlądowej w Szczecinie | Plac Batorego 4 70-207 Szczecin | Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl | |

| Etat | Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance | | Résolution |
|---|---|---|------------------------|
| Pologne | | | 2010-II-3 |
| Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zegluga Śródlądowej w Warszawie | ul. Dubois 9 00-182 Warszawa | Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl | |
| Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zegluga Śródlądowej we Wrocławiu | ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław | Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@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.r | |
| République slovaque | | | 2010-II-3 ¹ |
| Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby | Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava | Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.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 Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

Annexe D5

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 | | | |

| Etat | Nom du certificat reconnu équivalent | Conditions complémentaires | Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance | Modèle du certificat reconnu équivalent |
|------|--------------------------------------|---|--|---|
| B | Certificat de conduite/Vaarbewijs A | <p>- 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),</p> <p>- le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins,</p> <p>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.</p> | <p>S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobiliteit en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles</p> | <p>Modèle</p> |
| B | Certificat de conduite/Vaarbewijs B | | | |

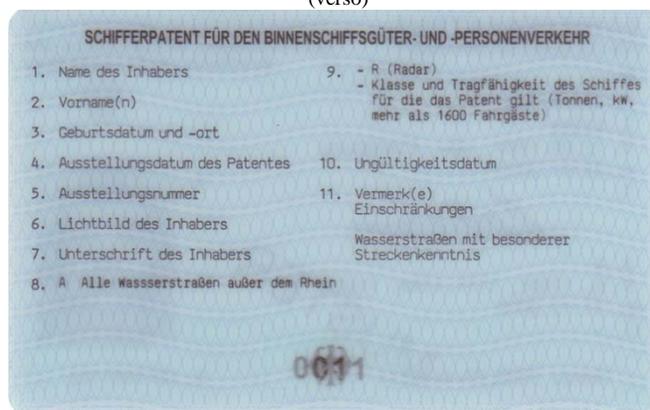
Modèle allemand¹

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

(recto)



(verso)



¹ Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

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 |
|-----------------|---|--|---|--|
| RO | Certificat de conduite 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), | Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tél : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : ma@ma.ro | Modèle |
| RO | Certificat de conduite B | - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - 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. | | Modèle |
| CZ ¹ | Certificat de capitaine de classe I (B) (valable jusqu'au 31.12.2017) | - 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), | Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz | Modèle |
| CZ ² | Certificat de conduite de catégorie B (en vigueur à partir du 15.03.2015) | - 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. | | Modèle |
| HU | Certificat de conduite de classe 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), - 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. | Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthdologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie | Modèle |
| HU | Certificat de conduite de classe B | - 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. | | Tél. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@ nkh.gov.hu |

¹ Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

² Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

| Etat | Nom du certificat reconnu équivalent | Conditions complémentaires | Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance | Modèle du certificat reconnu équivalent |
|-----------------|---------------------------------------|---|---|---|
| PL ¹ | Certificat de conduite de catégorie A | <p>- 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),</p> <p>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.</p> | <p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51</p> <p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93</p> | Modèle |
| | Certificat de conduite de catégorie B | | | Modèle |

¹ Amendement entré en vigueur (Résolution 2010-II-5)

| 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 A (Prescription de caractère temporaire du 1.08.2015 au 31.07.2018) | - 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 plavba@nsat.sk | Modèle |
| | Certificat de capitaine de classe I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Llodný kapitán I. triedy kategórie B</i> | | | Modèle |
| AT ² | Patente de capitaine A | - 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 Tel +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at | Modèle |
| | Patente de capitaine B <i>Kapitänspatent</i> | | | Modèle |
| BG ³ | 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 |

¹ Amendements successifs entrés en vigueur le 1^{er} octobre 2011 (Résolution 2011-I-8), le 1^{er} janvier 2013 (Résolution 2012-II-11), le 1^{er} août 2015 (Résolution 2015-I-10)

² Entrée en vigueur définitive (Résolution 2015-I-10)

³ Amendement entré en vigueur (Résolution 2011-II-16)

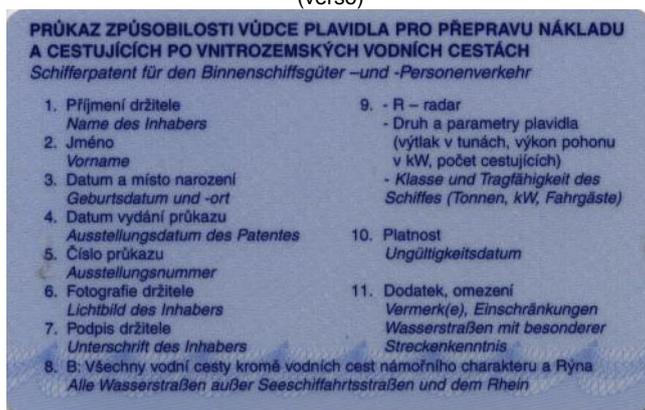
Modèles du certificat de conduite tchèque

Certificat de capitaine de classe I (B)

(recto)



(verso)



Certificat de conduite de catégorie B

(en vigueur à partir du 15.03.2015)

(recto)

 **PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA
PRO VNITROZEMSKOU PĚAVBU**
KAPITÁN B

ČESKÁ REPUBLIKA
Státní plavební správa

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
7. _____
8. B
9. Bez omezení výtaku a výkonu motoru
/ Ist nicht beschränkt
10. Bez omezení / Ist nicht beschränkt
11. _____



6. 
fotografie držitele

5. 000000

(verso)

**PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU
A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH**
Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr

1. Příjmení držitele
Name des Inhabers
2. Jméno
Vorname
3. Datum a místo narození
Geburtsdatum und -ort
4. Datum vydání průkazu
Ausstellungsdatum des Patentes
5. Číslo průkazu
Ausstellungsnummer
6. Fotografie držitele
Lichtbild des Inhabers
7. Podpis držitele
Unterschrift des Inhabers
8. B. Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna
Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein



9. - R - radar
- Druh a parametry plavidla
(výtak v tunách, výkon pohonu
v kW, počet cestujících)
- *Klasse und Tragfähigkeit des
Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)*
10. Platnost
Unqültigkeitsdatum
11. Dodatek, omezení
*Vermerk(e), Einschränkungen
Wasserstraßen mit besonderer
Streckenkenntnis*

Modèles des certificats de conduite slovaques Catégorie A et catégorie B

Certificat de capitaine de classe A

(recto)

 **Preukaz odbornej spôsobilosti**
Ausweis der Fachqualifikation
A - Lodný kapitán

Slovenská republika
Dopravný úrad

1. Vzorová Ing. Mgr., Csc.
2. Jana
3. 01.01.1990-SK-Bratislava
4. 01.01.2013

6. 

7.
8. A
9. Radar,

10. Bez obmedzenia
11. Duplikát

5. 1849/13

(verso)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul
/ Name des Inhabers

2. Meno držiteľa preukazu */ Vorname des Inhabers*

3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu
/ Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort des Inhabers

4. Dátum vydania preukazu */ Ausstellungsdatum*

5. Číslo preukazu */ Ausstellungsnummer*

6. Fotografia držiteľa preukazu */ Lichtbild des Inhabers*

7. Podpis držiteľa preukazu */ Unterschrift des Inhabers*

8. **A. odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán na vedenie plavidla platná na všetky vodné cesty členských štátov vrátane vodných ciest námorného charakteru s výnimkou vodných ciest, pre ktoré platí predpis o vydani preukazu odbornej spôsobilosti na vedenie plavidla pre plavbu na Rýne**
Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Wasserfahrzeugen, gültig für alle Wasserstrassen der Mitgliedsstaaten einschliesslich der Seeschiffahrtstrassen bis zur Seefahrtgrenze. Die Qualifikation gilt nicht für Wasserstrassen, für die ein Befähigungsausweis zur Führung von Fahrzeugen am Rhein vorgeschrieben ist.

9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz
/ Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)

10. Dátum skončenia platnosti preukazu */ Gültig bis*

11. Záznamy obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia)
(Vermerk (e), Beschränkungen)

Certificat de capitaine de classe I (B)

(recto)

 **Preukaz odbornej spôsobilosti**
Ausweis der Fachqualifikation
B - Lodný kapitán I. triedy

Slovenská republika
Dopravný úrad



1. **Vzorová Ing. Mgr., Csc.**
2. **Jana**
3. **01.01.1990-SK-Bratislava**
4. **01.01.2013**
6. 
7.
8. **B**
9. **Radar,**
10. **Bez obmedzenia**
11. **Duplikát**
5. **1849/13**

(verso)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul
/ Name des Inhabers

2. Meno držiteľa preukazu */Vorname des Inhabers*

3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu
/ Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort des Inhabers

4. Dátum vydania preukazu */ Ausstellungsdatum*

5. Číslo preukazu */ Ausstellungsnummer*

6. Fotografia držiteľa preukazu */ Lichtbild des Inhabers*

7. Podpis držiteľa preukazu */ Unterschrift des Inhabers*

9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz
/ Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäerte)

10. Dátum skončenia platnosti preukazu */ Gültig bis*

11. Záznamy obmedzenia
(napríklad lekárské obmedzenia) / Vermerk (e), Beschränkungen

3. B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námořného charakteru
Schiffskapitän I. Klasse. Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donauabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze

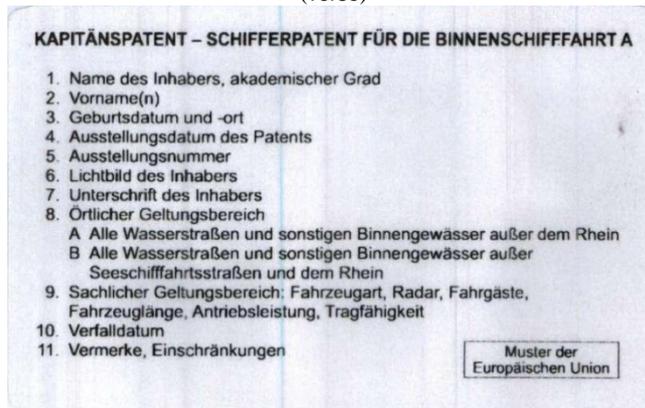
Modèles de patentes autrichiennes de capitaine Catégorie A et catégorie B

Patente de capitaine A

(recto)



(verso)

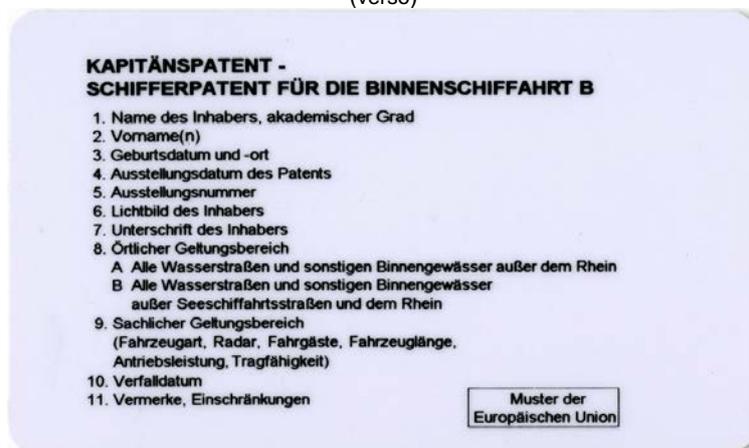


Patente de capitaine B

(recto)



(verso)



Annexe D6

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 Email : ma@ma.ro | Modèle |
| CZ ¹ | Certificat d'aptitude à la conduite au radar sur les voies navigables intérieures | --- | Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz | Modèle (valable jusqu'au 31.12.2017) |
| | | | | Modèle (en vigueur à partir du 15.03.2015) |
| 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 ² | 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 sekretariat@sps.sk | Modèle |
| AT ³ | 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 |

¹ Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

² Amendements successifs entrés en vigueur le 1^{er} octobre 2011 (Résolution 2011-I-8), le 1^{er} janvier 2013 (Résolution 2012-II-11), le 1^{er} août 2015 (Résolution 2015-I-10)

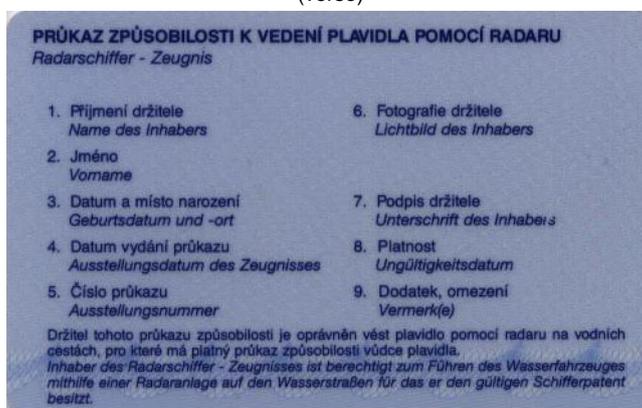
³ Entrée en vigueur définitive (Résolution 2015-I-10)

Modèles de certificats tchèques d'aptitude à la conduite au radar

(recto)



(verso)



(en vigueur à partir du 15.03.2015)

(recto)

 **PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI K VEDENÍ
PLAVIDLA POMOCÍ RADARU**

**ČESKÁ REPUBLIKA
Státní plavební správa**

1.
2.
3.
4.
7.

8. Bez omezení / Ist nicht beschränkt

9.



6. 
fotografie držitele

5. 000000

(verso)

**PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI K VEDENÍ PLAVIDLA POMOCÍ RADARU
Radarpatent**

1. Příjmení držitele
Name des Inhabers

2. Jméno
Vorname

3. Datum a místo narození
Geburtsdatum und -ort

4. Datum vydání průkazu
Ausstellungsdatum des Patentes

5. Číslo průkazu
Ausstellungsnummer



6. Fotografie držitele
Lichtbild des Inhabers

7. Podpis držitele
Unterschrift des Inhabers

8. Platnost do
Ungültigkeitsdatum

9. Dodatek, omezení
Vermerk(e)

Držitel tohoto průkazu je oprávněn za snížené viditelnosti obsluhovat radar jako navigační pomůcku při vedení plavidla, k jehož vedení na stanovených vodních cestách ho opravňuje platný průkaz způsobilosti vůdce plavidla.
Inhaber von diesem Zeugnis ist berechtigt bei unsichtigem Wetter zum Bedienen der Radaranlage als Hilfsmittel bei dem Führen des Fahrzeuges auf den Wasserstraßen für die er das gültige Befähigungszeugnis besetzt.

Modèle du certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar

(recto)



SLOVENSKÁ REPUBLIKA
SLOWAKISCHE REPUBLIK
PREUKAZ radarového navigátora
AUSWEIS Radar-Navigator

Číslo preukazu: 1849/13
Ausweis-Nr.: 1849/13
Priezvisko: Vzorová
Familienname: Vzorová
Meno: Jana
Vorname: Jana
Dátum a miesto narodenia: 01.01.1990
Geburtsdatum und Geburtsort: Bratislava
Vydal: Dopravný úrad
Ausgabe: Verkehrsbehörde
Dátum vydania: 01.01.2013
Ausstellungsdatum:
Podpis/Unterschrift: *[Signature]*

(verso)

Držiteľ preukazu odbornej spôsobilosti je na základe štátnej skúšky vykonanej pred komisiou Dopravného úradu v Bratislave

Der Inhaber des Qualifikationsausweises ist gemäß der staatlichen Prüfung, die von der Kommission der Verkehrsbehörde Bratislava abgenommen wurde,

oprávnený - berechtigt

na samostatné vedenie plavidla s vlastným strojovým pohonom za pomoci rádiolokátora.

ein Schiff mit eigenem Maschinenantrieb unter Benützung einer Radaranlage zu führen.

Modèle autrichien de la patente radar

(recto)



(verso)



6.2 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 Philippsite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tél.: 00 32 2 524 97 97 |

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

| | |
|----|--|
| B | 10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel: 00 32 2 524 97 97 |
| | 11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel: 00 32 2 524 97 97 |
| | 12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (réservé aux élèves en formation "Cenflumarin") Tel: 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) Tel: 00 32 85 21 12 50 |
| CH | 1. Ophthalmologische Universitätspoliklinik Basel Mittlere Straße 31 CH-4012 BASEL Tel: 00 41 61 265 87 87 |
| | 2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung Rheinstraße 26 CH-4410 LIESTAL Tel: 00 41 61 925 2525 |
| | 3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln Tel: 00 41 61 821 82 60 |
| D | 1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG Tel: 00 49 203 2952 21 |
| | 2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN Tel: 00 49 228 400 72 27 oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenzärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr |
| F | 1. Docteur François MISS 2 Rue du Vieux Marché aux Grains 67000 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 32 46 29 |
| | 2. Docteur Philippe GUERULT 14 Place Armes 21170 SAINT-JEAN- DE LOSNE Tel : 00 33 (0)3 80 29 07 14 |
| | 3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20 place des Halles Tour Europe 67000 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 75 05 12 |
| | 4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1 rue Saint-Aloïse 67100 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 34 60 54 |

| | |
|----|---|
| | <p>5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Yves DURRMANN Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER 18 Route du Rhin 67760 GAMBSHEIM</p> <p style="text-align: right;">Tel : 00 33 (0)3 88 96 73 84</p> |
| NL | <p>Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM</p> <p style="text-align: right;">Tel: 00 31 10 266 86 84</p> |

INSTRUCTION DE SERVICE n° 4

Etablissement et contrôle du livret de service

1. Indications générales

1.1 Obligation générale

A bord des bateaux qui sont tenus d'avoir un équipage en vertu du Titre II du RPN, chaque membre d'équipage doit posséder un livret de service nominatif attestant sa qualification (article 3.05 du RPN).

Pour les membres d'équipage titulaires d'une Grande Patente conforme à l'annexe D1 du RPN ou d'une Grande Patente provisoire conforme à l'annexe D2 du RPN ou d'un certificat de conduite reconnu équivalent par la CCNR conformément au Titre III du RPN, ces patentes de batelier tiennent lieu de livret de service (article 3.05, chiffre 2, du RPN).

Le livret de service doit être établi conformément à un modèle uniforme (annexe A2 du RPN). Outre sa photographie d'identité récente, le livret de service doit comporter les informations suivantes sur le titulaire du livret de service :

1. Nom de famille,
2. Prénom,
3. Date et lieu de naissance,
4. Nationalité,
5. Nature et désignation de la pièce d'identité présentée,
6. Pour d'autres documents : numéro et nom de l'autorité compétente qui a délivré la pièce d'identité,
7. Adresse actuelle du titulaire du livret de service,
8. Qualification,
9. Aptitude.

1.2 Autres livrets de service

Le livret de service exigé conformément au modèle figurant à l'annexe A2 du RPN peut être remplacé par un autre livret de service valable reconnu comme équivalent par la CCNR (article 3.05, chiffre 1, lettre b), du RPN). La liste des livrets de service délivrés par des Etats tiers qui sont reconnus par la CCNR figure à l'annexe A5 du RPN.

1.3 Compétence

- a) La liste des autorités compétentes pour la délivrance du livret de service figure à l'appendice 1.
- b) Toute autorité compétente visée à l'article 3.06 du RPN est compétente pour l'établissement de livrets de service ultérieurs ou de remplacement.

1.4 Livrets de service vierges

Les autorités compétentes d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique font des inscriptions officielles dans des premiers livrets de service, des livrets ultérieurs ou de remplacement.

1.5 Frais

La réglementation relative aux frais est basée sur le droit national des Etats riverains du Rhin et de la Belgique.

2. Première délivrance d'un livret de service

2.1 Exigences applicables au demandeur

2.1.1 Identité

Le demandeur doit prouver son identité par la présentation d'un passeport (y compris un passeport provisoire), d'une carte d'identité, d'une autre pièce d'identité (y compris une pièce d'identité provisoire) ou d'un autre document équivalent et approprié en cours de validité.

2.1.2 Age minimum

Le demandeur doit avoir atteint l'âge de 16 ans. Si le demandeur justifie d'une formation contractuelle en cours, il doit avoir atteint l'âge de 15 ans.
L'accord explicite de responsables de tutelle n'est pas nécessaire.

2.1.3 Aptitude

L'aptitude du demandeur doit être attestée par un certificat médical délivré conformément aux annexes B1 et B2 ou B1 et B3 du RPN par un médecin agréé par l'autorité compétente (Cf. instruction de service n° 2, appendice 1) ou par un document visé à l'instruction de service n°2, appendice 8. Le certificat médical ne doit pas être antérieur à trois mois. L'original du certificat médical doit être présenté. La mention "oui" doit figurer sur le certificat médical pour les examens prévus. Le livret de service ne doit pas être délivré en cas d'inaptitude du demandeur.

En cas de restriction de l'aptitude, il convient de vérifier la nécessité de prévoir des conditions. Le certificat médical comporte généralement des indications concernant ce point et peut comporter des propositions. Le cas échéant, un certificat médical établi par un spécialiste peut être exigé.

Les conditions résultant d'un certificat de conduite pouvant servir à fournir la preuve de l'aptitude doivent être reprises.

Les conditions correspondantes doivent être portées à la page ad hoc du livret de service.

L'instruction de service n° 2 doit être appliquée en conséquence.

2.1.4 Qualification

a) Mentions

En l'absence de justificatifs, seule est inscrite la mention "homme de pont". Pour la mention "matelot léger", le demandeur doit présenter une attestation de l'école professionnelle ou d'un organisme de formation à distance reconnu (appendice 2).

Pour toute autre mention au sens de l'article 3.02, chiffres 3 à 6 ou 8 du RPN le demandeur doit attester sa qualification par

- aa) des diplômes sanctionnant des examens agréés par les autorités compétentes (appendice 2),
- bb) par d'autres attestations de qualification (appendices 3 à 6) ou
- cc) les temps de navigation exigés.

b) Calculs des temps de navigation

Pour le calcul des temps de navigation, voir article 3.08 du RPN.

Le RPN ne réglemente pas les modalités relatives à la preuve des temps de navigation, mais l'annexe A2 comporte des instructions relatives à leur enregistrement.

2.2 Demande

Le livret est délivré sur demande. La possibilité ou non pour le demandeur ou son représentant légal d'autoriser un tiers à déposer la demande en son nom auprès de l'autorité compétente relève du droit administratif national.

La demande doit être assortie de toutes les indications et attestations nécessaires pour l'identification du demandeur et pour la validation de son aptitude et de sa qualification.

Un contrat de travail ou un permis de travail peut être exigé en fonction des dispositions nationales en vigueur.

Les demandes émanant de ressortissants d'Etats tiers relatives à l'établissement d'un livret de service sont traitées conformément au droit national appliqué par l'autorité compétente auprès de laquelle a été déposée la demande concernée.

2.3 Délivrance de livrets de service

Le livret de service est délivré lorsque les exigences fixées au chiffre 2.1 sont remplies.

2.4 Prescriptions à observer pour compléter le document

Sur la base d'une demande dûment complétée et signée, assortie des documents et de la photo d'identité requis, l'autorité compétente complète les pages 3 à 8 du livret de service et y appose sa signature et son cachet. Sont utilisés à cet effet :

| | |
|-------------|--------------------------|
| Allemagne : | cachet officiel |
| Belgique : | cachet officiel |
| Pays-Bas : | tampon officiel |
| France : | cachet/tampon officiel |
| Suisse : | cachet officiel / tampon |

Le numéro du livret de service est le numéro de série embossé. Les autorités compétentes tiennent une liste des livrets de service délivrés. Cette liste doit comporter au minimum le numéro du livret de service, le jour de délivrance et le nom, la date de naissance, le lieu de naissance, la nationalité et la nature de la pièce d'identité présentée ainsi que l'adresse du domicile du titulaire du livret de service. Outre cette liste, un dossier doit être tenu pour chaque titulaire du livret de service.

Lors de l'inscription de la mention de qualification, il convient de préciser sur quelle base est effectuée ladite inscription. Pour les examens de fin de formation, une copie du certificat ou du diplôme correspondant doit être conservée dans le dossier du titulaire du livret de service. Lorsque la mention de qualification est effectuée sur la base des temps de navigation, une copie de la preuve des temps de navigation doit être conservée dans le dossier du titulaire du livret de service.

Les mentions relatives à la qualification et à l'aptitude basées sur des dispositions en vigueur hors du Rhin sont portées sur les pages 6 et 8 du livret de service conformément aux prescriptions concernées. Ces mentions ne peuvent être portées que par les autorités nationales compétentes. S'il est renvoyé aux dispositions du RPN, les mentions portées aux pages 5 et 7 du livret de service sont suffisantes. En cas d'exigences identiques sur le plan matériel, toutes les pages doivent être complétées lorsque les bases juridiques sont différentes.

2.5 Mention de modifications

Les modifications du nom, de l'adresse, de l'aptitude ou de la qualification du titulaire du livret de service peuvent être apportées au livret de service par toute autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique conformément à l'annexe A2 du RPN. L'autorité qui a délivré le premier livret de service doit être informée de toutes les modifications apportées. Elle doit adapter en conséquence les listes et documents contenus dans le dossier du titulaire du livret de service.

Lorsqu'elles ne concernent pas la qualification au sens de l'article 3.02 du RPN ou l'aptitude au sens de l'article 3.03 du RPN, des modifications peuvent être apportées à un livret de service reconnu par la CCNR, après concertation entre la CCNR et l'Etat dans lequel le document est délivré, ou sur la base d'un accord entre un Etat riverain du Rhin ou la Belgique et l'Etat dans lequel le document est délivré.

La mention d'une qualification supérieure sur la base de temps de navigation n'intervient que sur la base d'un livret de service contrôlé et visé. Les temps de navigation ne figurant pas dans le livret de service ne sont pas pris en compte.

2.6 Livrets de service reconnus

La qualification au sens de l'article 3.02 du RPN et l'aptitude au sens de l'article 3.03 du RPN peuvent être attestés par les livrets de service reconnus par la CCNR. Les autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique inscrivent la qualification au sens de l'article 3.02 du RPN et l'aptitude au sens de l'article 3.03 du RPN dans les livrets de service reconnus par la CCNR. Si un livret de service est entièrement rempli de mentions, un livret de service conforme au modèle de l'annexe A2 du RPN peut être délivré.

3. Livrets ultérieurs

3.1 Définition

Sont appelés livrets ultérieurs tous les livrets de service délivrés après le premier livret de service. Ceux-ci peuvent être délivrés à tout moment aux conditions ci-dessous.

3.2 Demande

La demande doit être faite conformément au chiffre 2.2.

3.3 Documents requis

Les documents requis pour l'établissement d'un livret ultérieur sont les suivants :

- a) le dernier livret de service établi et reconnu, généralement rempli intégralement par les mentions qui y ont été portées;
- b) une pièce d'identité en cours de validité ;
- c) une photo d'identité récente ;
- d) un certificat médical au sens des annexes B1 et B2 ou B1 et B3 au RPN si le titulaire a atteint l'âge de 65 ans ou si le certificat d'aptitude dans le livret de service précédent comporte une limitation de sa durée de validité et n'est plus valable au moment de la délivrance du livret de service ultérieur.

3.4. Traitement

Les étapes suivantes doivent être observées lors de la délivrance des livrets ultérieurs.

- a) Les pages du livret de service antérieur qui n'ont pas été complétées ou qui sont partiellement incomplètes doivent être invalidées.
- b) Le livret de service antérieur doit être restitué à son titulaire.
- c) La page 3 peut être complétée par les mentions figurant dans le livret précédent, sauf si des modifications sont avérées.
- d) A la page 4, le premier livret de service délivré et le livret de service qui précède le nouvel exemplaire sont mentionnés sur la page avec leur numéro respectif.
- e) Les qualifications mentionnées dans le livret de service précédent sont reprises sur les pages 5 et 6 (avec les dates de validité correspondantes).
- f) La preuve de l'aptitude mentionnée dans le livret de service précédent est reprise sur la page 7 avec sa date et durée de validité, si n'est pas requis un nouveau certificat d'aptitude en vertu du point 3.3, lettre d).

4 Document de remplacement

4.1 Définition

Un document de remplacement est délivré en remplacement d'un livret de service manquant (par exemple en cas de perte ou de vol) ou inutilisable (par exemple devenu illisible). Celui-ci peut être délivré à tout moment aux conditions ci-dessous.

4.2 Demande

La demande doit être faite conformément au chiffre 2.2.

4.3 Documents requis

Les documents requis pour l'établissement d'un document de remplacement sont les suivants :

- a) l'original du procès-verbal ou de l'attestation de l'autorité compétente (administration de la navigation rhénane ou service de police) dans lequel sont mentionnés de manière crédible la perte du livret de service, la désignation du document, l'identité du titulaire, l'indication du motif ainsi que le lieu, la date, le cachet et la signature de l'autorité qui a délivré le procès-verbal ou l'attestation; ou
une déclaration écrite du titulaire du livret de service relatant les faits, si la réglementation nationale d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique l'autorise ;
- b) une pièce d'identité en cours de validité ;
- c) une photo d'identité récente ;
- d) le livret de service antérieur s'il existe ;
- e) un certificat médical au sens des annexes B1 et B2 ou B1 et B3 au RPN, lorsque l'aptitude n'est pas attestée de manière valable par la présentation du livret de service antérieur ;
- f) un certificat médical au sens des annexes B1 et B2 ou B1 et B3 au RPN, si le titulaire a atteint l'âge de 65 ans.

4.4 Traitement

Les étapes suivantes doivent être observées lors de la délivrance d'un document de remplacement :

- a) Le livret de service est complété comme s'il s'agissait de la première délivrance, avec toutefois la spécificité suivante : étant donné que la qualification et la date d'expiration de l'attestation d'aptitude sont enregistrées dans le dossier conservé par l'autorité de délivrance, celle-ci doit être informée et interrogée sur la demande de délivrance d'un document de remplacement.
- b) Le document de remplacement doit mentionner clairement à la page 3 qu'il s'agit d'un tel document ;
- c) Doivent être informées de la délivrance du document de remplacement, avec indication du numéro, du nom du titulaire et du document visé au chiffre 4.3) a):
 - l'autorité compétente qui a délivré le premier livret de service, lorsque celle-ci est connue,
 - dans le cas où celle-ci n'est pas connue, l'autorité compétente qui a délivré le livret de service suivant.

5. Contrôle du livret de service (visa de contrôle)

5.1 Obligations du titulaire du livret de service

Conformément à l'article 3.06, chiffre 4, lettre b, du RPN, le titulaire doit présenter son livret de service au moins une fois par an à une autorité compétente locale qui y porte son visa de contrôle.

Le timonier est dispensé de l'obligation de présenter le livret de service s'il ne veut pas acquérir la grande patente visée au RPN (article 3.06, chiffre 5).

5.2 Obligations du conducteur

Conformément à l'article 3.06, chiffre 6, lettre a, du RPN, le conducteur doit régulièrement inscrire dans le livret de service toutes les mentions prévues à l'annexe A2 du RPN (indications relatives à la tenue du livret de service).

5.3 Compétence de l'autorité de contrôle

L'autorité compétente appose le visa de contrôle après vérification des indications figurant dans le livret de service.

5.3.1 Objet du contrôle

L'autorité compétente est habilitée à demander, à des fins de vérification et notamment en cas de doutes, la présentation de livres de bord, complets ou par extraits, ou d'autres justificatifs appropriés. Elle est habilitée à refuser les indications illisibles ou erronées et peut demander la mise à disposition de documents corrigés (à cocher : "doutes à la ligne ..."). Par principe, des contrôles inopinés doivent être effectués, par lesquels il est vérifié qu'un voyage a bien été effectué tel qu'indiqué (secteur parcouru, temps de navigation).

L'autorité compétente peut uniquement apposer son visa de contrôle pour les voyages qui ne sont pas antérieurs à 15 mois.

Le visa de contrôle doit figurer sur chaque page contrôlée.

5.3.2 Cas particuliers

Lors du contrôle annuel, le matelot léger, pour maintenir sa qualification, doit fournir la preuve auprès des autorités compétentes qu'il a poursuivi et complété sa formation. A défaut, la qualification est établie sur la base du temps de navigation attesté, ce qui, en principe, revient à inscrire la qualification "homme de pont".

Appendices à l'instruction de service n° 4

1. Liste des autorités compétentes chargées de la délivrance des livrets de service.
2. Liste des examens des Etats membres de la CCNR reconnus par les autorités compétentes ;
Liste des formations professionnelles de la qualification de matelot reconnues par la CCNR
3. Liste des qualifications pour la formation de timonier au sens de l'article 3.02, chiffre 6, lettre b, du RPN qui sont attestées par les certificats d'aptitude.
4. Liste des qualifications pour la fonction de timonier au sens de l'article 3.02, chiffre 6, lettre c, du RPN qui sont attestées par les certificats d'aptitude.
5. Liste des autres qualifications au sens de l'article 3.02, chiffres 3 à 6, du RPN qui sont attestées par les certificats d'aptitude dans les Etats membres de la CCNR.
6. Liste des autres qualifications au sens de l'article 3.02, chiffres 3 à 6, du RPN qui sont attestées par les certificats d'aptitude et calculs de temps de navigation émanant d'Etats tiers.
7. Liste des écoles professionnelles de batelier reconnues en tant qu'écoles professionnelles au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN et liste des formations à distance reconnues pour la capacité au sens de l'article 3.02, chiffre 2, en liaison avec le chiffre 3.

Appendice 2 à l'instruction de service n° 4

Liste des examens des Etats membres de la CCNR reconnus par les autorités compétentes

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

Appendice 2 à l'instruction de service n° 4

| Etat | Nu- méro | Désignation du certificat | Nom du centre de formation | Temps de navigation à prendre en compte, en jours | Durée de la formation, en années | Capacité, conformément à l'article 3.02 |
|------|-------------|--|---|---|--|---|
| NL | 1 | Matroos Matelot (VBO) | - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - Noordzee college Harlingen | 360 | | |
| NL | 2 | Matroos (Primair Leerlingstelsel) Matelot (Formation d'apprentissage élémentaire) | - Vakopleiding Transport en Logistiek - IJmond College Transport en Logistiek - Scheepvaart en Transport College | 360 | | |
| NL | 3 | Kapitein (Voortgezet Leerlingstelsel) Capitaine (Formation d'apprentissage complémentaire) | LOB Transport en Logistiek | 180 | | |
| NL | 4 | Aankomend schipper/kapitein (MBO) | Scheepvaart en Transport college | 360 | | |
| D | 1 | Batelier de la navigation intérieure | Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck | 360 | 3 1 an de temps de navigation inclus dans la formation | matelot garde- moteur et maître-matelot |

Liste des formations professionnelles de la qualification de matelot reconnues par la CCNR

Il est rappelé qu'il appartient à l'autorité compétente de l'Etat tiers d'inscrire dans le livret de service reconnu que la qualification « est reconnue conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN » et de s'assurer de la vérification des certificats / diplômes nécessaires.

En cas de doute, l'autorité rhénane compétente peut contacter l'autorité compétente de l'Etat tiers pour demander des informations complémentaires.

Les coordonnées figurent à l'annexe A5 du RPN ou peuvent être consultées sur le site internet www.inland-navigation.org, rubrique « legal framework » / competent authorities.

| Etat | Numéro | Désignation du certificat / Nom du centre de formation | Conditions de la reconnaissance | Date d'effet | Résolution |
|------|--------|---|--|-------------------------------------|------------|
| CZ | 1 | Diplôme de fin de formation et le Contrat d'apprentissage délivrés par l'Ecole secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI | <ul style="list-style-type: none">- formations ayant débutées à partir de septembre 2014 ;- formations ayant débutées entre septembre 2009 et août 2014, si un temps de navigation d'au moins 180 jours a été effectué. | 1 ^{er} décembre 2015 | 2014-II-11 |
| RO | 1 | Certificat d'achèvement de cours de qualification pour matelot délivré par CERONAV et Document d'attestation de l'Autorité navale roumaine de qualification de matelot | <ul style="list-style-type: none">- avoir au moins 18 ans ;- formations ayant débutées à partir de janvier 2015. | 1 ^{er} décembre 2015 | 2014-II-12 |

3. Critères harmonisés pour l'agrément des formations et d'instituts de formation (article 4bis.03 du RPN)

L'autorité compétente peut reconnaître un institut de formation, une formation et un stage de recyclage si elle a acquis la conviction que l'institut de formation propose des formations ou examens garantissant la maîtrise nécessaire aux membres d'équipage de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible.

Les formations et examens doivent être conformes à l'article 4bis.03 du RPN et prendre en compte l'évolution de la technique.

La demande de reconnaissance doit être déposée par écrit et doit comporter :

- a) un programme détaillé des cours avec indication du contenu et de la durée des matières enseignées et avec indication de la méthode d'enseignement envisagée, tant pour la première formation que pour le stage de recyclage,
- b) une liste des enseignants, y compris la preuve de leur compétence et l'indication des matières enseignées par chacun,
- c) des informations sur les salles de formation et sur le matériel pédagogique, ainsi que l'indication des installations mises en place pour les exercices pratiques,
- d) les conditions de participation aux cours, comme par exemple le nombre de participants,
- e) une description du programme d'examen et des résultats requis pour la réussite de l'examen, tant pour le premier examen que pour l'examen de prolongation,
- f) une déclaration stipulant que l'autorité compétente peut contrôler à tout moment l'institut de formation sans annonce préalable et que l'institut de formation s'y prêtera,
- g) une déclaration stipulant que l'institut de formation notifiera spontanément à l'autorité compétente toute modification des indications fournies dans la demande de reconnaissance dès lors qu'une demande de reconnaissance a été déposée ou que cette reconnaissance est effective.

L'autorité compétente assure un contrôle des formations et des examens. Elle peut révoquer une reconnaissance accordée, si

- a) les conditions de reconnaissance n'ont pas été ou ne sont plus réunies, ou
- b) l'institut de formation n'a pas rempli ses obligations de coopération ou autres obligations.

INSTRUCTION DE SERVICE n° 5

| |
|---|
| <p>Formation et certificats pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers Chapitre 5</p> |
|---|

1. Qualification du personnel de sécurité (articles 5.01 à 5.03)

A moins que le RPN n'autorise d'autres options, la qualification

- est acquise par une formation et, pour l'expert en navigation à passagers, par une formation de base, organisées par l'autorité compétente ou agréées par elle,
- est remise à jour par des stages de recyclage,
- est, le cas échéant, prouvée auprès de l'autorité compétente par une attestation de réussite à l'examen délivrée par le centre de formation.

2. Expert en navigation à passagers (articles 5.01, 5.03 et 5.04)

2.1 Formation de base (Article 5.03)

2.1.1 Agrément

La qualification peut exclusivement être acquise par le suivi d'une formation de base agréée par l'autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique. Le RPN fixe uniquement la teneur des cours et ne prévoit pas d'exigences complémentaires s'imposant au centre de formation où ils sont dispensés. C'est pourquoi, la procédure d'agrément se limitera à apprécier, sur la base de documents mis à disposition par lesdits centres, si la teneur des cours dispensés est conforme au RPN et si les conditions dans lesquelles l'enseignement est dispensé, par exemple le nombre limité des participants ou la qualification des enseignants, offre la garantie d'une qualité suffisante. Lorsqu'un centre de formation n'est pas habilité à délivrer le certificat "d'expert en navigation à passagers", il doit être aussi vérifié, dans le cadre de cette procédure, que le centre de formation délivre à ses élèves une attestation de réussite à l'examen d'une qualité suffisante.

Tout centre de formation habilité à délivrer le certificat d' "expert en navigation à passagers", doit conserver, dans des dossiers facilement accessibles, la preuve de la réussite ou de l'échec à l'examen de chacun des participants.

Les autres aspects concernant le centre de formation ne doivent pas être pris en compte. Par conséquent, il est également possible de reconnaître des qualifications acquises au sein d'une entreprise de navigation intérieure qui assure (uniquement) la formation de son propre personnel ou (aussi) la formation du personnel d'autres entreprises.

Une formation agréée par une autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique doit également être acceptée par les autres autorités compétentes. Un nouvel agrément n'est pas nécessaire.

La liste des autorités compétentes figure à l'appendice 1.

2.1.2 Attestation de réussite à l'examen délivré par le centre de formation

Après réussite à l'examen final et sur présentation des justificatifs relatifs à la formation l'autorité compétente ou l'organisme de formation établit une attestation d'expert en navigation à passagers conforme à l'annexe C1 du RPN (article 5.08, chiffre 1 du RPN).

2.1.3 Retrait

L'autorité compétente peut retirer l'agrément d'une formation, conformément aux prescriptions nationales en vigueur dans les Etats riverains du Rhin ou en Belgique, si le centre de formation a modifié la teneur de la formation agréée sans avoir obtenu l'approbation de l'autorité compétente ou s'il est constaté que la formation agréée n'est plus dispensée de manière appropriée.

Afin de disposer des informations suffisantes à cet effet, un contrôle aléatoire des formations doit être possible. A cet égard, l'autorité compétente peut retirer l'agrément si le centre de formation refuse un contrôle.

2.1.4 Information

La liste des formations de base agréées figure à l'appendice 2. Les autorités compétentes informent immédiatement la CCNR de tout nouvel agrément et de tout retrait d'agrément.

2.2 Stage de recyclage (article 5.04 RPN)

2.2.1 Qualification

Les stages de recyclages doivent être conformes à l'article 5.04 du RPN.

2.2.2 Agrément, certificat établi par le centre de formation

Les chiffres 2.1.1 et 2.1.2 s'appliquent également à l'agrément du stage de recyclage par l'autorité compétente, sauf points spécifiques qui seraient réglementés par les dispositions ci-après. Par ailleurs, l'autorité compétente vérifie sur la base des documents à fournir par le centre de formation, si le stage de recyclage satisfait aux exigences de l'article 5.04.

Lorsqu'un centre de formation n'est pas habilité à proroger le certificat "d'expert en navigation à passagers", il convient de vérifier aussi dans le cadre de cette procédure, si ce centre délivre une attestation d'assiduité du stagiaire d'une qualité suffisante.

Tout centre de formation habilité à proroger le certificat "d'expert en navigation à passagers", doit fournir dans ses documents des indications claires relatives à la manière dont le stagiaire concerné a participé aux exercices et tests.

2.2.3 Information

La liste des stages de recyclage agréés figure à l'appendice 3. Les autorités compétentes informent immédiatement la CCNR de tout nouvel agrément et de tout retrait d'agrément.

3. Secouristes (articles 5.05, 5.07 et 5.08, chiffres 1 et 4)

3.1 Formation

Le secouriste obtient sa qualification dans le cadre d'un stage de secourisme, généralement suivi auprès de la Croix-Rouge ou d'une organisation similaire. Le RPN ne définit pas d'exigences particulières, étant donné que les formations dispensées par ces organisations ne se distinguent que par des détails non déterminants dans le cadre du champ d'application du RPN et que, par conséquent, une harmonisation n'est pas nécessaire. Ceci présuppose qu'il s'agit de formations de secourisme ou du certificat européen de secouriste ("European First Aid Certificate").

3.2 Formation complémentaire

La qualification du secouriste, pour être maintenue, doit également être remise à jour par des formations complémentaires. Les échéances pour la participation et la teneur des formations complémentaires sont fixées par les règlements de la Croix-Rouge et d'organisations similaires, ou, le cas échéant, d'autres centres de formation.

3.3 Certificats de formation délivrés par les centres de formation

Les modes d'attestation de la qualification de secouriste sont réglés à l'article 5.08, chiffre 2. La liste des certificats relatifs à la formation de secouriste valables immédiatement figure à l'appendice 4a, la liste des autres justificatifs figure à l'appendice 4b.

4. Utilisateurs d'appareils respiratoires (articles 5.06 ; 5.07 et 5.08, chiffres 3 et 4)

4.1 Aptitude acquise par le biais de formations

Les modes d'attestation de la qualification de secouriste sont réglés à l'article 5.08, chiffres 3 et 4.

L'utilisateur d'un appareil respiratoire a pour mission de mettre en sécurité les personnes menacées par un fort dégagement de fumée ou par un incendie en utilisant l'appareil respiratoire prescrit. La qualification acquise par une formation est insuffisante à cet effet ; il faut également posséder l'aptitude physique et mentale suffisante.

Le RPN ne pose pas d'exigences plus précises car le droit national des Etats riverains du Rhin et de la Belgique comporte des prescriptions suffisantes, notamment dans le domaine de la lutte contre l'incendie, et une harmonisation n'est pas nécessaire dans le cadre du champ d'application du RPN. Les conditions d'admission aux formations garantissent un contrôle suffisant de l'aptitude physique et mentale.

4.2 Aptitude acquise par des formations complémentaires

L'aptitude de l'utilisateur d'appareils respiratoires, pour être maintenue, doit également être régulièrement remise à jour. Les échéances pour la participation et la teneur des formations complémentaires sont fixées par le droit national des Etats riverains du Rhin et de la Belgique. Les conditions d'admission à ces formations complémentaires garantissent ici aussi un contrôle suffisant de l'aptitude physique et mentale.

4.3 Certificats de formation établis par les centres de formation

La liste des justificatifs relatifs à la formation des porteurs d'appareils respiratoires figure à l'appendice 5.

5. Certificats pour le personnel de sécurité (article 5.08)

5.1 Autorité compétente

La liste des autorités compétentes pour la délivrance des certificats visés aux annexes C1 à C4 au RPN figure à l'appendice 6.

5.2 Délivrance et prorogation

L'autorité compétente délivre ou proroge les certificats pour le personnel de sécurité sur présentation des attestations requises.

5.3 Particularités concernant l'expert en navigation à passagers

5.3.1 Durée de validité de l'attestation

La durée de validité du certificat délivré à l'expert en navigation à passagers est calculée sur la base de la date de délivrance du certificat relatif à la formation de base.

5.3.2 Prorogation du certificat

La durée de prorogation du certificat de l'expert en navigation à passagers est calculée, non pas sur la base de la date de délivrance du certificat relatif à la formation complémentaire, mais sur la base de la date d'expiration dudit certificat.

Appendices à l'instruction de service n° 5

1. Autorités compétentes pour l'agrément des formations.
2. Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers.
3. Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers.
- 4a. Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement.
- 4b. Justificatifs relatifs à la formation de secouriste non valables immédiatement.
- 5a. Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareil respiratoire valables immédiatement.
- 5b. Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareils respiratoires non valables immédiatement.
6. Autorités compétentes chargées de la délivrance des attestations pour le personnel de sécurité.

Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers

| N° d'ordre | Désignation de la formation | Centre de formation | Modèle ou désignation de l'attestation |
|------------|--|---|---|
| D-001 | Formation de base pour les experts en navigation à passagers | Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg | voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03) ¹ |
| D-002 | Formation de base pour les experts en navigation à passagers | Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg | |
| D-003 | Formation de base pour les experts en navigation à passagers | Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck | |
| D-004 | Formation de base pour les experts en navigation à passagers | Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied | |
| D-005 | Formation de base pour les experts en navigation à passagers | Mittelständische Personenschiffahrt e.V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt | |
| D-006 | Formation de base pour experts en navigation à passagers | Dirk Sobotka Gerberbruch 5 18055 Rostock | Voir annexe C1 au RPN (article 5.08 RPN) « Certificat d'expert en navigation à passagers » |
| NL-001 | Formation de base d'expert en navigation à passagers | Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl | voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03) |
| NL-002 | Formation de base d'expert en navigation à passagers | Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 ^e NL-5405 N. Uden Tel n°: 0413-332153 Fax n°: 0413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl | |
| NL-003 | Formation de base d'expert en navigation à passagers | OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel n°: +31(0)10-2344302 e-mail: info@okmaritime.nl website: www.okmaritime.nl | |

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

Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

| N° d'ordre | Désignation de la formation | Centre de formation | Modèle ou désignation de l'attestation |
|------------|---|--|--|
| NL-004 | Formation de base d'experts en navigation à passagers | Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0 10-4486022 website: www.stc-r.nl | |
| NL-005 | Formation de base d'experts en navigation à passagers | Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum | |
| NL-006 | Formation de base d'experts en navigation à passagers | Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede | |
| NL-007 | Formation de base d'experts en navigation à passagers | G4S Training & Savety BV Ampererstraat 6716 BN Ede | |
| F-001 | Formation de base d'experts en navigation à passagers | Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr | |

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

| N° d'ordre | Désignation de la formation | Centre de formation | Modèle ou désignation de l'attestation |
|------------|---|--|--|
| D-001 | Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers | Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg | voir annexe C1 du RPN |
| D-002 | Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers | Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg | voir annexe C1 du RPN |
| D-003 | Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers | Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck | voir annexe C1 au RPN |
| D-004 | Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers | Service- und Schulungszentrum für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied | voir annexe C1 au RPN |
| NL-001 | Formation de base d'expert en navigation à passagers | Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl | |
| NL-002 | Formation de base d'expert en navigation à passagers | Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2° NL-5405 N. Uden Tel. : +31 (0)413-332153 Fax : +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl | |
| NL-003 | Formation de base d'expert en navigation à passagers | OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31 (0)10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www.okmaritime.nl | |
| NL-004 | Formation de base d'expert en navigation à passagers | Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 Website: www.stc-r.nl | |
| NL-005 | Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers | Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum | |
| NL-006 | Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers | Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede | |
| NL-007 | Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers | G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede | |
| F-001 | Formation de base d'experts en navigation à passagers | Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr | |

Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement

| Etat / N° d'ordre | Organisation de secours/Centre de formation | Désignation | Modèle | Observations |
|-------------------|---|---|------------------------------------|---|
| D-101 | Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverbände | Attestation de participation Formation aux premiers secours | 1 | Validité 2 ans (verso) |
| D-102 | Arbeiter-Samariter-Bund | Attestation de participation Formation aux premiers secours | 2 | Validité 2 ans (verso) |
| D-103 | Deutsche Lebensrettungsgesellschaft e.V. | | 3 | Attestation valable si la case 'Premiers secours' (EH/312) est cochée, Validité 2 ans |
| D-104 | Die Johanniter | Formation aux premiers secours Attestation de participation n° | 4 | Validité 3ans (verso) |
| D-105 | Malteser Hilfsdienst e.V. | Attestation de participation aux premiers secours | 5 | |
| NL-101 | Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl | Formation de base de secouriste | voir Annexe C2 au RPN ¹ | |
| NL-102 | Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 ^e NL-5405 N. Uden Tel no: 0413-332153 Fax no: 0413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl | Formation de base de secouriste | | |
| NL-103 | OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl | Formation de base de secouriste | | |

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

Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

| Etat / N° d'ordre | Organisation de secours/Centre de formation | Désignation | Modèle | Observations |
|-------------------|--|--|--------|--------------|
| NL-104 | RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam Tel: +31 0) 10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl website: www.rbc-nederland.nl | Formation de base de secouriste | | |
| NL-105 | Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum | Formation de base aux premiers secours | | |
| NL-106 | Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede | Formation de base aux premiers secours | | |
| NL-107 | G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede | Formation de base aux premiers secours | | |

Appendice 5a à l'instruction de service n° 5

**Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareil respiratoire
(Conformément à l'article 5.08, chiffre 3, 2^{ème} phrase du RPN, ces justificatifs sont
immédiatement valables dès lors qu'un modèle est joint)**

| Etat / N° d'ordre | Centre de formation | Contact | Modèle |
|-------------------|--|--|---|
| D-01 | Zentrales Grubenrettungswesen und Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Berliner Straße 2 D-38678 Clausthal-Zellerfeld | Tel.: +49 (0)5323/74-137 Fax: +49 (0)5323/74-141 email: hstclz@bergbau-bg.de | Appareils respiratoires à air comprimé (Modèle 1) |
| D-02 | Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Unterbau 71 D-82382 Hohenpeißenberg | Tel.: +49 (0)8805/9214-0 Fax: +49 (0)8805/9214-14 email: hsthpb@bergbau-bg.de | Porteurs d'appareils respiratoires (Modèle 2) |
| D-03 | Berufgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Außenstelle Duisburg Düsseldorfer Straße 193 D-47053 Duisburg | Tel.: +49 (0)203/2952-0 Fax: +49 (0)203/2952-115 email: itappert@bgf.de | Porteurs d'appareils respiratoires Uniquement appareils respiratoires à air comprimé (Modèle 3) |
| NL-01 | Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen | mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl | voir annexe 3 au Règlement relatif au personnel de la navigation ¹ |
| NL-02 | Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 ^e NL-5405 N. Uden | Tel.: +31(0)413-332153 Fax : +31(0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl | |

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

Appendice 5a à l'instruction de service n° 5

| Etat / N° d'ordre | Centre de formation | Contact | Modèle |
|-------------------|---|--|--------|
| NL-03 | OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www@okmaritime.nl | peter@okmaritime.nl | |
| NL-04 | RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam | Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl website: www.rbc-nederland.nl | |
| NL-05 | Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede | | |
| NL-06 | G4S Training & Safety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede | | |

PROTOCOLE 27

Budget pour 2016 de la Commission centrale

Résolution

La Commission centrale adopte le budget 2016 qui est fixé à **2 810 705.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **22 000.- €** du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans, du versement de **150 000.-€** de la CDNI et de la part prélevée sur le fonds de réserve sous la forme d'un ajustement budgétaire de **60 000.- €** s'élève à **515 741.-€**

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

PROTOCOLE 28

Budget pour 2016 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 2016 est fixé à **45 000.- €** La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 500.- €** Le budget sera communiqué à cet organisme.

PROTOCOLE 29

Approbation des comptes de l'exercice 2014 de la Commission centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission centrale approuve les comptes de l'exercice 2014 et donne quitus au Secrétaire Général.

PROTOCOLE 30

Approbation des comptes de l'exercice 2014 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission centrale approuve les comptes de l'exercice 2014 du Centre Administratif. Ces comptes sont communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 31

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

Résolution

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

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2015 et du 31 décembre 2015 au 1er janvier 2016 entre 20 heures et 6 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2015 et celle du 31 décembre 2015 au 1er janvier 2016 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 32

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

Résolution

La Commission centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2016,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 33

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 34

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 2 juin 2016 à Strasbourg.