



**SESSION D'AUTOMNE 2016
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2016-II)**

Strasbourg, le 8 décembre 2016

SESSION D'AUTOMNE 2016

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2016-II)

Strasbourg, le 8 décembre 2016

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour

Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission centrale - Adoption de l'ordre du jour	1
--	---

II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	1
---	---

Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec les organisations internationales.....	1
--	---

Protocole 4 : Rapport intermédiaire de la VISION 2018.....	1
--	---

Protocole 5 : Questions juridiques	1
--	---

Protocole 6 : État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	1
--	---

III. Aspects économiques

Protocole 7 : Situation économique de la navigation intérieure européenne	2
---	---

IV. Patentes de batelier et équipages

Protocole 8 : Amendements au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin – Modification aux Pays-Bas du modèle de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)	8
---	---

Protocole 9 : Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin - Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01 chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1.....	11
--	----

Protocole 10 : Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certaines États membres	25
--	----

V. Règles de circulation

Protocole 11 : Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin.....	29
--	----

VI. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 12 : Prescriptions techniques des bateaux.....	29
--	----

VII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Protocole 13 : Application de l'ADN sur le Rhin – Adaptation des prescriptions transitoires de l'annexe 1 à la résolution 2009-II-20.....	29
Protocole 14 : Application de l'ADN sur le Rhin – Abrogation de la disposition transitoire relative au 1.16.2.1 de l'ADN concernant la délivrance et la reconnaissance de certificats d'agrément au sens de la résolution 2009-II-20	34

VIII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane

Protocole 15 : Entretien du pont routier franchissant l'écluse de Gamsheim au p.k. 309	35
Protocole 16 : Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance	40
Protocole 17 : Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR.....	42
Protocole 18 : Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin	63

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

Protocole 19 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des Comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.....	63
--	----

X. Budget et administration

Protocole 20 : Budget de la Commission centrale pour 2017	155
Protocole 21 : Approbation des comptes de l'exercice 2015 de la Commission centrale	155
Protocole 22 : Approbation des comptes de l'exercice 2015 du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans	155
Protocole 23 : Renouvellement du mandat de la Secrétaire générale adjointe	155
Protocole 24 : Modification du Règlement du personnel	156

XI. Questions diverses

Protocole 25 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An.....	176
Protocole 26 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine	176
Protocole 27 : Communiqué à la presse.....	176
Protocole 28 : Date de la prochaine session	176
Protocole 29 : Session plénière publique.....	176

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2016

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec les organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Rapport intermédiaire de la VISION 2018

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Questions juridiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Situation économique de la navigation intérieure européenne

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 intérieure européenne pour
le premier semestre 2016.

Annexe

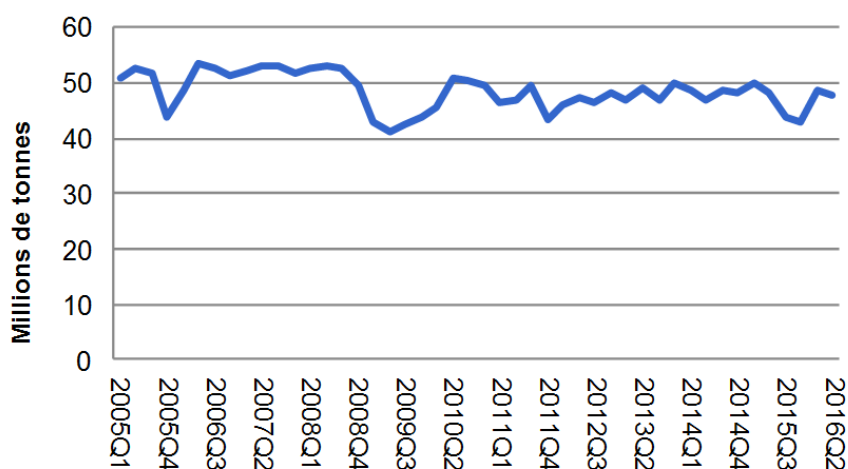
1. Demande de transport

Pour l'Europe dans son ensemble peut être constaté au premier semestre un léger recul du transport de marchandises sur les voies d'eau intérieures par rapport à l'année précédente.

Sur le Rhin, où sont effectués deux tiers des transports par voies d'eau intérieures en Europe, a été constaté un léger recul d'environ 2 % pour les quantités transportées. La prestation de transport a subi une baisse un peu plus marquée (- 5 %).

Dans d'autres régions d'Europe, comme dans le bassin du Danube, des facteurs particuliers (baisse du transport de produits agricoles suite à de moindres récoltes) expliquent le recul nettement plus marqué.

Figure 1 : transport de marchandises sur le Rhin traditionnel par trimestres (1^{er} trimestre 2005 - 2^{ème} trimestre 2016, en millions de tonnes)



Source : destatis

L'évolution du transport sur le Rhin n'a pas été identique pour tous les segments de marchandises. Le vrac sec, qui représente la plus grande quantité de marchandises avec 57 %, a reculé de 3 %. Le vrac liquide a augmenté d'environ 3 % dans le contexte du cours peu élevé du pétrole. Un léger recul a été constaté pour les conteneurs, de même qu'un recul plus marqué pour les colis.

Tableau 1 : variation en pourcentage du transport de marchandises (en tonnes) en navigation rhénane, par semestres

	Total	Vrac sec	Vrac liquide	Conteneurs	Colis
% 16/15	-2,1	-3,0	3,3	-0,7	-11,9
% 15/14	3,1	1,4	3,8	4,3	13,1
% 14/13	-0,5	1,0	-6,5	3,3	0,7

Source : calcul de la CCNR

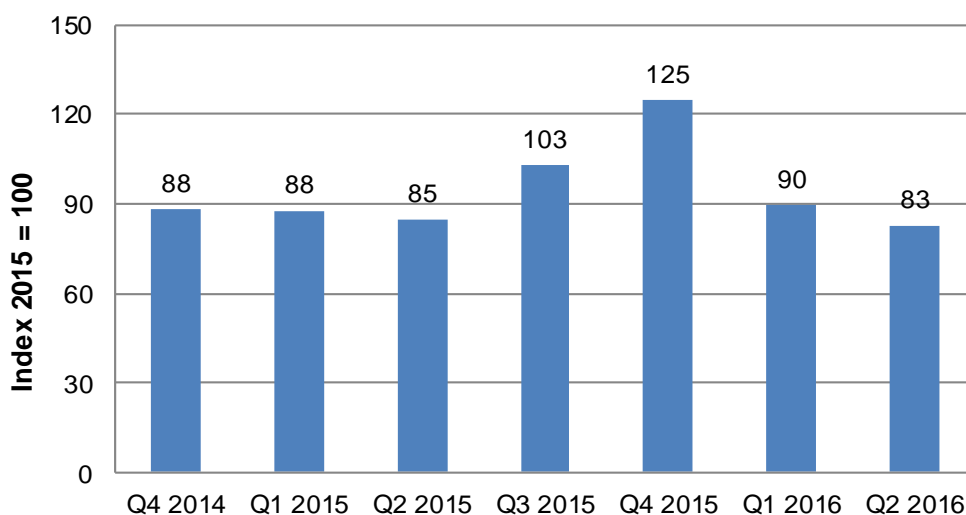
La comparaison des chiffres avec les données des années précédentes fait apparaître les tendances structurelles suivantes pour le Rhin :

- La part du vrac sec est en baisse depuis des années et cette tendance s'est poursuivie aussi au premier semestre 2016.¹
- Le vrac liquide affiche une légère hausse au fil des ans.
- Le transport de conteneurs est en nette augmentation depuis plusieurs années.²
- Les colis (installations non transportées en conteneurs, machines, etc.) sont relativement stables au fil des ans.

2. Évolution des taux de fret et du degré de chargement des bateaux

Le graphique ci-après présente l'évolution des prix du transport aux Pays-Bas, selon les dernières données de l'Office néerlandais des statistiques.³

Figure 2 : prix du transport dans la navigation intérieure néerlandaise (2015 = 100)



Source : Central Bureau voor de Statistiek

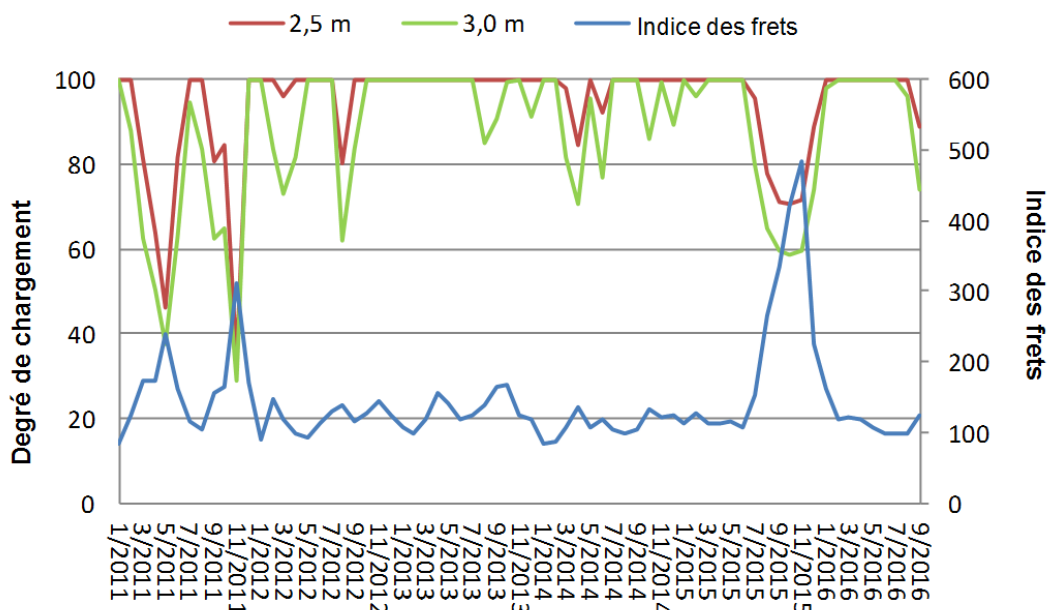
- Au premier trimestre 2016, le niveau des taux de fret a été légèrement plus élevé qu'au même trimestre de l'année précédente puis, au deuxième trimestre, il a été légèrement moins élevé. Globalement, une stagnation est probable au premier semestre par rapport à l'année précédente.
- Par rapport au deuxième semestre de l'année 2015, les taux de fret du premier semestre 2016 ont été nettement moins élevés en raison du contexte hydrologique (basses eaux durant l'automne 2015) : les étiages globalement plutôt élevés au premier semestre 2016 ont permis aux bateaux d'atteindre un taux de chargement élevé sur la plupart des sites.

¹ Au premier semestre 2005, la part des marchandises sèches en vrac par rapport au volume de transport atteignait encore 61 % sur le Rhin, contre 57 % au premier semestre 2016.

² Au premier semestre 2005, la part du transport de conteneurs par rapport au volume de transport n'atteignait que 2 %, contre près de 11 % au premier semestre 2016 (détermination sur la base du poids des marchandises transportées dans les conteneurs).

³ Dans le cadre de cette collecte de données sont déterminés sur la base d'échantillons les prix du transport en navigation à cale sèche et à cale citerne ainsi que ceux du transport de conteneurs.

Figure 3 : Evolution du degré de chargement maximal possible des bateaux à Kaub / Rhin et évolution des taux de fret*



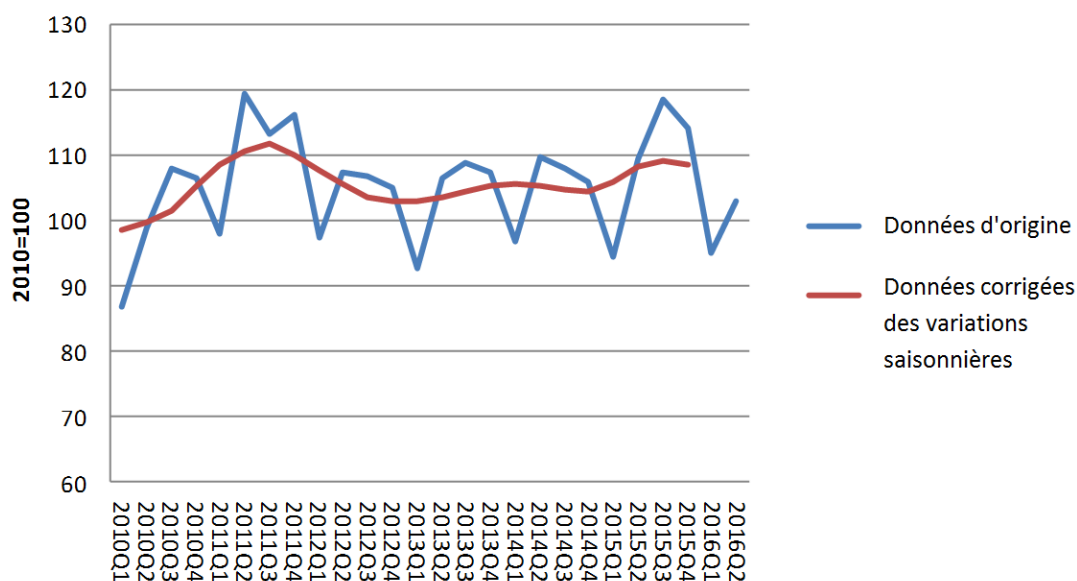
*Types de bateaux présentant un tirant d'eau compris entre 2,5 m et 3,0 m. Taux de fret en navigation à cale citerne

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)

3. Évolution du chiffre d'affaires

Aux Pays-Bas, le chiffre d'affaires a régressé de près de 3 % au premier semestre 2016 par rapport à l'année précédente. Cela est dû essentiellement à l'évolution négative au 2^{ème} trimestre 2016 (-6 % par rapport au 2^{ème} trimestre 2015), tandis que le premier trimestre 2016 a été légèrement positif.

Figure 4 : Evolution du chiffre d'affaires dans la navigation intérieure néerlandaise (2010=100)



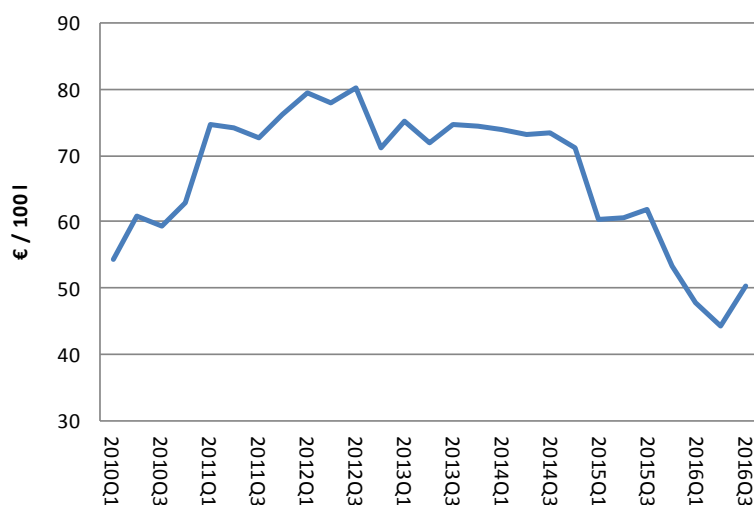
Source : CBS

La cause de cette faible évolution du chiffre d'affaires réside dans la surcapacité sur le marché, qui se traduit par une stagnation des prix. Parallèlement, les quantités ont légèrement baissé. L'absence de périodes de basses eaux a également joué un rôle (voir le point 2.)

4. Évolution des coûts

Avec la baisse des cours du pétrole, les prix du gazole ont atteint au 2^{ème} trimestre 2016 leur niveau le plus bas depuis plusieurs années. Une légère hausse est intervenue au 3^{ème} trimestre 2016, qui s'est confirmée aussi en octobre et novembre.

Figure 5 : évolution du prix du gazole



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

5. Perspectives

Tableau 2 : évolution probable de la demande de transport en 2017

	Facteurs d'influence	Tendances en 2017
Produits agricoles	Récolte	Hausse
Minerais de fer	Production d'acier	Stagnation
Métaux	Production d'acier	Stagnation
Charbon	Conditions météorologiques, politique énergétique, production d'acier	Recul
Sables, terres et matériaux de construction	Activité de construction	Stagnation
Conteneurs	Commerce mondial	Hausse
Produits pétroliers	Cours du pétrole	Hausse
Produits chimiques	Production chimique	Hausse

Source : CCNR

6. Conclusion

- La navigation rhénane n'a pas encore pu récupérer entièrement de la baisse des quantités qui a résulté des basses eaux survenues au deuxième semestre.
- La navigation danubienne a enregistré des baisses nettement plus fortes en termes de cargaison, en raison de facteurs particuliers (résultat des récoltes).
- L'évolution des prix et des chiffres d'affaires a été légèrement orientée à la baisse.
- En raison des prix peu élevés des carburants, les coûts demeurent inférieurs au niveau qui prévalait il y a quelques années.
- De manière générale, le rapport entre l'offre et la demande n'a guère évolué sur le marché.

PROTOCOLE 8

Amendements au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin Modification aux Pays-Bas du modèle de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)

Résolution

La Commission centrale prend acte de la résolution concernant les amendements au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, adoptée par voie de procédure écrite le 13 juillet 2016 :

« Résolution du 13 juillet 2016

Amendements au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin Modification aux Pays-Bas des modèles de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)

Motifs

Les annexes au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) contiennent notamment les modèles des certificats de conduite reconnus des États membres de la CCNR.

Les Pays-Bas ont modifié les modèles de leurs certificats.

Pour la patente du Rhin, les Pays-Bas souhaitent utiliser le nouveau logo de la CCNR, qu'il convient d'utiliser dès que possible lors de la délivrance ou de la prolongation de patentes du Rhin.

En outre, la désignation de l'autorité qui est compétente aux Pays-Bas pour la délivrance des certificats de conduite reconnus a été modifiée, l'ancienne autorité compétente « CCV, afdeling binnenvaart » étant devenue un service relevant du « Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen » (CBR).

Il convient par conséquent d'adapter la liste des autorités compétentes pour la délivrance et la prolongation des patentes du Rhin, qui est publiée sur le site Internet de la CCNR conformément à l'appendice 4 de l'instruction de service n° 2.

En raison de la modification du modèle néerlandais de la patente du Rhin est en outre nécessaire une modification de l'annexe D1 au RPN dans la version néerlandaise.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

La modification proposée est destinée à actualiser l'annexe D1 au RPN par l'incorporation au règlement des nouveaux modèles de patentes du Rhin néerlandais.

Il est prévu que les nouveaux modèles de la patente du Rhin néerlandaise entrent en vigueur le 15 juillet 2016, le stock de patentes du Rhin conformes à l'ancien modèle étant épuisé. L'autorité compétente délivre déjà des patentes du Rhin provisoires conformes au nouveau modèle, de sorte qu'une approbation par voie écrite est nécessaire afin de permettre aussi la délivrance dans les meilleurs délais de certificats d'aptitude conformes au nouveau modèle.

Il est nécessaire que les administrations concernées puissent contrôler les certificats sur la base d'une réglementation mise à jour.

Alternatives éventuelles aux amendements proposés

Aucune.

Conséquences des amendements proposés

Cet amendement n'a pas de conséquences négatives.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il faut que les autorités de contrôle des États membres de la CCNR puissent déterminer si la patente présentée est bien valable sur le Rhin. Un rejet de ces modifications entraînerait une situation d'insécurité juridique et un problème de contrôlabilité des titres pour les administrations concernées.

Résolution

La Commission centrale,

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

vu les nouveaux modèles pour la patente du Rhin néerlandaise,

adopte les amendements à l'annexe D1 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin annexés à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 15 juillet 2016.

Annexe

Annexe au protocole 8

1. *L'annexe D1 est rédigée comme suit (la modification du modèle ne concerne que la version néerlandaise) :*

**« Annexe D1
(Modèle)**

**Patente du Rhin*
(85 mm x 54 mm - Fond bleu)**

(recto)



(verso)



- * valable à compter du 15.7.2016 lors de la délivrance ou de la prolongation de patentes du Rhin. Il est possible d'utiliser jusqu'à épuisement du stock les formulaires déjà imprimés qui comportent encore l'ancien logo. »

2. *Dans la liste des autorités compétentes pour la délivrance et la prolongation de patentes du Rhin à l'appendice 4 de l'instruction de service n°2 aux autorités compétentes, conformément à l'article 1.03 du RPN, l'indication pour les Pays-Bas « CCV afdeling binnenvaart » est remplacée par l'indication « CBR, divisie CCV ».*

PROTOCOLE 9

Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01 chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1

Résolution

Motif

Les prescriptions relatives aux équipages sur le Rhin sont pour l'essentiel inchangées depuis 30 ans. Lors d'une adaptation en 2002, seules quelques modifications ont été effectuées, à savoir des premières étapes pour la prise en compte des apprentis dans les tableaux d'équipages.

En 2014, la présidence néerlandaise de la Commission centrale a fait de la réforme des prescriptions relatives aux équipages une des priorités de ses travaux, et elle a invité les partenaires sociaux Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF), Organisation Européenne des Bateliers (OEB) et European Transport Workers' Federation (ETF), ainsi que les autorités exécutives représentées par AQUAPOL, à effectuer des propositions qui prennent en compte le progrès technique dans le domaine du génie maritime et des technologies de l'information, ainsi que des modifications économiques et juridiques dans la navigation intérieure. Lors d'un atelier le 5 novembre 2014, les syndicats et les associations ont soumis de nombreuses propositions relatives à une adaptation, proposée d'après leur point de vue respectif, des prescriptions relatives aux équipages et d'une amélioration des possibilités de contrôle.

Tandis qu'au cours de l'atelier, il est apparu clairement qu'une analyse en profondeur des modifications fondamentales de la charge de travail des membres d'équipage survenues au cours des trente dernières années était nécessaire, les partenaires sociaux se sont mis d'accord sur six propositions visant une modification à court terme des prescriptions relatives aux équipages, propositions qui en outre ne nécessitent pas de modification fondamentale des mécanismes de contrôle. Exception faite des propositions pour lesquelles la discussion n'est pas encore terminée et qui concernent des simplifications lors du changement et lors du renouvellement du mode d'exploitation, les délégations ont pu approuver le consensus ainsi atteint sur les propositions concernant

1. la suppression de la fonction de matelot garde-moteur,
2. le renforcement de la prise en compte de la formation dans les tableaux d'équipage,
3. la simplification des voyages des grands convois et des assemblages rigides et
4. l'adaptation de l'équipage minimum au nombre de passagers se trouvant à bord pour les affrètements de bateaux d'excursions journalières,

et les examiner en dernier lieu, sous une forme modifiée, le 6 septembre 2016 avec les partenaires sociaux. Parallèlement, elles ont soutenu la requête, déposée par les partenaires sociaux auprès de la Commission européenne, d'effectuer une analyse scientifique approfondie des effets de la modification des conditions générales sur la charge de travail des membres d'équipage.

Lors de sa réunion du 12 octobre 2016, le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle a adopté les propositions pour lesquelles un consensus avait été atteint en septembre 2016.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Les modifications proposées reprennent des propositions issues de la pratique qui contribuent à améliorer la rentabilité de la navigation intérieure sans s'accompagner d'une perte de sécurité. Les quatre propositions arrêtées d'un commun accord se justifient comme suit :

1. La proposition de renoncer au matelot garde-moteur dans les tableaux d'équipage et à le remplacer par un maître-matelot supplémentaire - ou par un matelot supplémentaire si un maître-matelot est déjà prescrit - correspond aux exigences actuelles de l'entretien des moteurs pendant la navigation et de la formation des matelots à l'utilisation des moteurs. La fonction de matelot garde-moteur date de l'époque où il fallait encore régulièrement, pendant la navigation, approvisionner les moteurs en lubrifiants et contrôler leurs voyants de fonctionnement. Ce n'est normalement plus le cas depuis quelques décennies. Les partenaires sociaux et les délégations ont également estimé que la fonction de matelot garde-moteur était obsolète parce que la formation des matelots comprend déjà les connaissances sur les moteurs nécessaires pour le matelot garde-moteur, et parce que les matelots qui ont été formés sur des bâtiments non motorisés à l'époque de la navigation par remorquage n'occupent plus la fonction de matelot garde-moteur, mais ont déjà été qualifiés en hommes de barre par leur temps de navigation. De plus, la qualification de matelot garde-moteur peut être acquise par tout matelot par un temps de navigation d'un an sur un bâtiment motorisé et de simples connaissances de base en matière de moteurs qui ne doivent pas être attestées par un examen particulier. D'une manière correspondante à la proposition des partenaires sociaux, la Proposition de la Commission européenne du 18 février 2016 de Directive relative à la reconnaissance des qualifications dans le domaine de la navigation intérieure ne contient plus la fonction de matelot garde-moteur comme membre de l'équipage de pont. Il a donc pu être remplacé par un maître-matelot ou un matelot.
2. Afin de renforcer la prise en compte des apprentis dans les tableaux d'équipage, les partenaires sociaux ont voulu encourager la formation professionnelle dans la navigation intérieure, par rapport à l'acquisition de qualifications uniquement par le temps de navigation, par le fait que - au-delà des cas existants - tous les apprentis n'aient pas besoin d'être remplacés pendant une durée ininterrompue pouvant atteindre trois mois au cours d'une année calendaire durant leur fréquentation attestée de l'école professionnelle. En particulier pour les grands bâtiments, c'est une pratique expérimentée depuis 2003, qui a eu pour conséquence une augmentation du nombre d'apprentis dans la navigation intérieure sans qu'on ait pu constater des inconvénients pour la sécurité du trafic. Les délégations ont modifié cette proposition en ce sens qu'un apprenti, indépendamment des cas déjà existants aujourd'hui, n'est systématiquement pas à remplacer pendant la fréquentation certifiée de l'école professionnelle d'une durée pouvant atteindre trois mois dans l'année calendaire si un deuxième apprenti est prescrit d'après les tableaux d'équipage et si au moins un apprenti est effectivement à bord. Elles souhaitent ainsi, d'une part encourager les entrepreneurs qui s'impliquent particulièrement pour la formation, et d'autre part éviter une trop forte réduction du nombre des membres d'équipage qui, précisément en cas d'un nombre réduit de personnel nautique, pourrait créer un inconvénient sensible pour la sécurité du trafic. De plus, dans les nouvelles situations ainsi créées, dans lesquelles on peut renoncer au remplacement d'un apprenti à partir de l'entrée en vigueur de la prescription, le standard d'équipement S2, qui contribue également à l'obtention d'un niveau élevé de sécurité en présence d'un tel renoncement, est toujours prescrit.
3. La proposition des partenaires sociaux de renoncer, à l'article 3.16, au groupe le plus élevé du tableau d'équipage dans la navigation par poussage et pour les assemblages à couple, se fonde sur le fait qu'on admet que, précisément dans le domaine des assemblages de bâtiments, la sollicitation corporelle de l'équipage a été nettement réduite par l'introduction de moteurs pour l'utilisation des ancres et des treuils. De plus, dans la navigation avec six barges de poussage sur le Rhin inférieur, particulièrement concernée par la proposition, on a mis en place ces dernières années des tendeurs toujours plus améliorés, qui font apparaître superflue une septième personne pour l'exploitation en toute sécurité. Les délégations ont donc pu fondamentalement approuver la proposition. Toutefois, étant donné la densité particulièrement élevée du trafic sur le Rhin inférieur et le nombre accru ces dernières années de voyages de convois poussés avec six barges, elles souhaitent une évaluation de la suppression du groupe le plus élevé du tableau d'équipage après une certaine période de temps.

4. Enfin, la proposition d'adapter l'équipage minimum pour les affrètements de bateaux d'excursions journalières au nombre présent de passagers correspond à une pratique expérimentée aux Pays-Bas, sans qu'il s'y soit produit des sollicitations supplémentaires, parfaitement envisageables, des autorités de contrôle pour la constatation du nombre de passagers se trouvant effectivement à bord. Le RPN suit le principe que l'équipage minimum nécessaire est composé conformément au nombre maximal de passagers autorisés à bord. Jusqu'à présent, même pour un affrètement pour lequel le nombre de passagers transportés est inférieur au nombre maximal autorisé, on prescrit toujours l'équipage minimum à bord, qui est conçu pour le cas théoriquement possible d'un voyage avec un bâtiment affichant complet. Cela semble dans de nombreux cas disproportionné, de sorte qu'une adaptation au nombre de passagers se trouvant effectivement à bord, dans les circonstances maintenant indiquées dans l'article 3.17, chiffre 9 du RPN, est appropriée.

Depuis l'introduction du personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers, qui est la dernière modification du RPN à avoir été effectuée dans ce domaine, on détermine déjà en fonction du nombre effectivement présent de passagers le nombre nécessaire d'experts de la navigation à passagers, de secouristes et de personnes formées à l'utilisation d'appareils respiratoires. Pour le personnel nautique également, le RPN permet déjà une réduction de l'équipage minimum nécessaire, en permettant aux bateaux à passagers sans passagers de naviguer selon les prescriptions pour les bateaux à marchandises.

Sur proposition des délégations, l'adaptation proposée par les partenaires sociaux de l'équipage minimum à bord de bateaux d'excursions journalières a été limitée au groupe immédiatement inférieur du tableau d'équipage, afin d'éviter que des bateaux d'excursions journalières ayant un nombre élevé de passagers autorisés ne naviguent, lors d'un affrètement avec très peu de passagers, qu'avec un équipage minimum fortement réduit, correspondant au nombre de passagers se trouvant effectivement à bord. Les délégations souhaitent ainsi tenir compte du fait que, pour la sécurité des passagers, il faut prendre en considération non seulement leur nombre, mais aussi les dimensions du bâtiment et les installations de sécurité présentes à bord. C'est pourquoi l'autorité réglementaire, pour la modification de la prescription sur l'équipage minimum pour les affrètements, souligne expressément que les consignes sur le personnel de sécurité dans la navigation à passagers et les consignes du dossier de sécurité n'en sont pas affectées, afin de ne pas devoir accepter de perte de sécurité. De plus, cette restriction limite la dépense de contrôle accrue afférant à la constatation du nombre de passagers se trouvant effectivement à bord.

Alternatives éventuelles aux modifications proposées

On pourrait renoncer à admettre les propositions des partenaires sociaux. Mais cela aurait pour conséquence que les adaptations du RPN considérées comme pertinentes par l'ensemble de tous les experts ne seraient pas mises en œuvre.

Tout d'abord, on conserverait la qualification de matelot garde-moteur, unanimement estimée obsolète.

En second lieu, on n'inciterait pas à davantage de formation avec soutien en école, on renoncerait dans d'autres groupes de bâtiments et modes d'exploitation à la possibilité de remplacer un apprenti pendant une période de trois mois au cours d'une année civile, tandis qu'il fréquente l'école professionnelle.

En troisième lieu, on ne prendrait pas en compte, pour les voyages avec plus de quatre barges de poussage, les améliorations techniques incontestables de l'équipement des bâtiments.

Enfin, l'équipage nautique minimum resterait inchangé même pour les affrètements, ce qui serait en contradiction avec la pratique expérimentée à bord de nombreux bateaux d'excursions journalières aux Pays-Bas, et ce qui ne serait pas en accord avec la décision de l'autorité réglementaire concernant le personnel de sécurité dans la navigation à passagers et concernant les voyages de bateaux à passagers sans passagers.

Conséquences des modifications proposées

Les modifications n'ont aucune conséquence néfaste. Plus en détail :

1. Il n'y a aujourd'hui déjà plus de matelots garde-moteur sur plus de la moitié des bâtiments de la flotte professionnelle et sur les bâtiments isolés de la navigation à marchandises. Des connaissances de base en matière de moteurs sont aujourd'hui transmises au cours de la formation. De plus, cette qualification ne figure pas dans les accords tarifaires des partenaires sociaux, et elle n'est pas considérée nécessaire par les Etats membres de l'Union européenne et de la Commission centrale pour les futures qualifications de la navigation intérieure. Avec cette modification, les prescriptions sur le Rhin seront déjà partiellement préparées pour l'entrée en vigueur des prescriptions européennes.
2. Le renoncement au remplacement du deuxième apprenti prescrit à bord est possible sans concessions en matière de sécurité pour les nouvelles situations identifiées. Cette affirmation est confortée non seulement par l'appréciation unanime des partenaires sociaux et par le standard d'équipement prescrit pour la flotte concernée, mais aussi par la bonne expérience acquise en matière de renoncement au remplacement des apprentis même pour des bâtiments de grande longueur ou pour des grands assemblages, comme c'est déjà possible aujourd'hui sur le Rhin. De plus, on crée ainsi pour une grande partie de la flotte une incitation à davantage de formation qui peut contrecarrer l'insuffisance de la relève dans la navigation intérieure.
3. De l'avis unanime de tous les experts de la navigation intérieure, la suppression du niveau le plus élevé du tableau des groupes d'équipage pour les convois et autres assemblages à couple est totalement compensée par les améliorations techniques de ces 30 dernières années concernant l'utilisation des treuils, ancres et tendeurs. L'évaluation prévue de la mesure après une certaine durée tient compte du fait que des assemblages correspondants naviguent sur le Rhin inférieur, la voie de navigation intérieure la plus fréquentée d'Europe, et que la modification du système doit d'abord faire ses preuves chez les entreprises concernées.
4. En renonçant à des facilités pour les affrètements, on n'avait pas tenu compte du fait que, pour ces voyages, le nombre de passagers est fixe avant le début du voyage et ne change pas pendant le voyage. On avait ainsi traité les affrètements comme des voyages pour lesquels le nombre maximal admissible de passagers pourrait embarquer à bord sans que l'entrepreneur puisse le planifier à l'avance (navigation de ligne). On peut ici exclure des effets négatifs sur la sécurité des passagers. Une pratique correspondante est déjà expérimentée aux Pays-Bas et l'autorité réglementaire a assuré que les consignes pour le personnel de sécurité sont respectées, de même que les consignes du dossier de sécurité pour l'évacuation de passagers et pour la lutte contre des situations dangereuses à bord.

Conséquences d'un rejet des modifications proposées

Un rejet de la modification aurait pour conséquence un retardement non justifié d'améliorations pour la formation dans la navigation intérieure et la compétitivité du mode de transport. De plus, l'étude prévue par les partenaires sociaux serait alourdie de propositions pour lesquelles les partenaires sociaux ont déjà pu parvenir à un consensus sans analyse approfondie.

Résolution

La Commission centrale,

en renouvelant l'affirmation de sa volonté d'apporter une contribution à l'intégration et au développement du marché européen de la navigation intérieure,

remarquant que « la navigation rhénane doit opérer avec un cadre juridique le plus simple, clair et harmonisé possible », comme les Etats membres l'ont exprimé dans la Déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

consciente que l'adaptation des prescriptions relatives aux équipages constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et des membres d'équipage et à contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

vu les propositions des partenaires sociaux,

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

I

adopte la modification reproduite en annexe du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

II

Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} décembre 2017.

Annexe

Amendement au RPN

1. *L'article 3.01, 2ème phrase, est modifié comme suit :*

a) *Les mots « matelot garde-moteur » sont supprimés.*

2. *L'article 3.02 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 4 est abrogé.*

b) *Les anciens chiffres 5, 6 et 7 deviennent les chiffres 4, 5 et 6.*

c) *Après le chiffre 6 est ajouté le chiffre 7 suivant :*

« 7. pour le mécanicien :

a) être âgé de 18 ans au moins et avoir subi avec succès un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle dans les secteurs du moteur et de la mécanique ;

ou

b) être âgé de 19 ans au moins et avoir exercé pendant deux ans au moins l'activité de maître-matelot sur un bateau de navigation intérieure motorisé.

Le titulaire d'une grande patente, d'un certificat de conduite délivré en vertu de la directive 96/50/CE, d'un certificat de conduite mentionné à l'annexe I à la directive 91/672/CEE ou d'un certificat de conduite reconnu équivalent à la grande patente, peut exercer tant la fonction de timonier que les fonctions d'homme de pont, matelot, et maître-matelot ».

3. *L'article 3.15, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

« 3. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus,

a) pour le Groupe 1, mode d'exploitation B, Standard S2,

b) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2, et

c) pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1 et mode d'exploitation A2, Standard S2,

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1, lettres a) et c) deuxième alternative, ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 2 ci-dessus ».

4. L'article 3.16 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 1 est rédigé comme suit :

« 1. L'équipage minimum des convois rigides et autres assemblages rigides comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Dimensions de l'assemblage L ≤ 37 m B ≤ 15 m	conducteur.....	1		2		2	2
		timonier.....	-		-		-	-
		maître-matelot.....	-		-		-	-
		matelot.....	1		-		1	-
		matelot léger.....	-		-		1 ¹⁾	2 ¹⁾³⁾
		mécanicien.....	-		-		-	-
2	Dimensions de l'assemblage 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	conducteur.....	1 ou 1	1	2		2	2
		timonier.....	- -	-	-		-	-
		maître-matelot.....	1 -	-	-		-	-
		matelot.....	- 1	1	-		2	1
		matelot léger.....	- 1	1	1 ¹⁾		-	1
		mécanicien.....	- -	-	-		-	-
3	Pousseur + 1 Barge de poussage de L > 86 m ou Dimensions de l'assemblage 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	conducteur.....	1 ou 1	1	2	2	2 ou 2	2
		timonier.....	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1
		maître-matelot.....	- -	-	-	-	- -	-
		matelot.....	1 -	-	1	-	2 1	1
		matelot léger.....	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- -	1
		mécanicien.....	- -	-	-	-	- -	-
4	Pousseur + 2 Barges de poussage ¹⁾ Automoteur + 1 Barge de poussage ¹⁾	conducteur.....	1	1	2	2	2 ou 2	2 ou 2
		timonier.....	1	1	-	-	1 1 ²⁾	1 1 ²⁾
		maître-matelot.....	-	-	-	1	- -	1 1
		matelot.....	1	-	2	-	2 2	- -
		matelot léger.....	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾	- -	1 1
		mécanicien.....	-	-	-	-	1 -	1 -
5	Pousseur + 3 ou plus Barges de poussage ¹⁾ Automoteur + 2 ou plus Barges de poussage ^{*)}	conducteur.....	1 ou 1	1	2	2	2 ou 2	2 ou 2
		timonier.....	1 1	1	-	-	1 1 ²⁾	1 1 ²⁾
		maître-matelot.....	- -	-	-	1	- -	1 1
		matelot.....	2 1	1	2	-	2 2	- -
		matelot léger.....	- 2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾ -	2 1
		mécanicien.....	1 1	1	1	1	1 1	1 1

¹⁾ Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.

²⁾ Le timonier doit être titulaire d'une patente de batelier prescrite au présent Règlement.

³⁾ Un des matelots légers doit être âgé de plus de 18 ans.

^{*)} Au sens du présent article le terme « barge de poussage » désigne également des automoteurs ne faisant pas usage de leurs machines de propulsion et des chalands. En outre, s'appliquent les équivalences suivantes : 1 barge de poussage = plusieurs barges d'une longueur totale ne dépassant pas 76,50 m et d'une largeur totale ne dépassant pas 15 m.

»

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

« 3. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus,

- a) pour le Groupe 1, mode d'exploitation B, Standard S2,
- b) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2,
- c) pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1 et mode d'exploitation A2, Standard S2,
- d) pour le Groupe 4, mode d'exploitation A1, Standard S2 et mode d'exploitation A2, Standard S2, et
- e) pour le Groupe 5, mode d'exploitation A1, Standard S1, mode d'exploitation A2, Standard S2 et mode d'exploitation B, Standard S2

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1, lettres a) et c), deuxième alternative, d) et e), deuxième alternative, ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 2 ci-dessus. »

c) *Après le chiffre 3 est ajouté le nouveau chiffre 4 suivant :*

« 4. Les mécaniciens prescrits dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus peuvent être remplacés par des maîtres-matelots supplémentaires. Ils peuvent aussi être remplacés par des matelots supplémentaires, si un maître-matelot est déjà prescrit dans le tableau du chiffre 1 ci-dessus. »

5. L'article 3.17 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 1 est rédigé comme suit :

« 1. L'équipage minimum des bateaux d'excursions journalières comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le Standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Nombre admissible de passagers : jusqu'à 75	conducteur	1		2		2	2
		timonier	-		-		-	-
		maître-matelot	-		-		-	1
		matelot	1		1		2	-
		matelot léger	-		-		-	1
		mécanicien	-		-		-	-
2	Nombre admissible de passagers : de 76 à 250	conducteur	1 ou 1	1	2		2	
		timonier	-	-	-		-	
		maître-matelot	-	-	-		-	
		matelot	1	1	-		1	
		matelot léger	1	1	1 ¹⁾		1 ¹⁾	
		mécanicien	-	1	-	1	-	1
3	Nombre admissible de passagers : de 251 à 600	conducteur	1 ou 1	1	2	2	3	3
		timonier	-	-	-		-	-
		maître-matelot	1	1	1		-	-
		matelot	-	-	-	1	-	1
		matelot léger	-	2	1	-	1	1
		mécanicien	1	-	-	1	1	1
4	Nombre admissible de passagers : de 601 à 1000	conducteur	1	1	2	2	3	3
		timonier	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-	1	-	1
		matelot	1	-	2	-	2	-
		matelot léger	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	1	-	1
		mécanicien	1	1	1	1	1	1
5	Nombre admissible de passagers : de 1001 à 2000	conducteur	2 ou 2	2	2	2	3	3
		timonier	-	-	-	-	-	-
		maître-matelot	-	1	-	1	-	1
		matelot	3	2	1	3	1	1
		matelot léger	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾
		mécanicien	1	1	1	1	1	1
6	Nombre admissible de passagers : plus de 2000	conducteur	2	2	2	2	3	3
		timonier	-	-	-	-	-	-
		maître-matelot	-	1	-	1	-	1
		matelot	3	1	4	2	4	2
		matelot léger	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾
		mécanicien	1	1	1	1	1	1

¹⁾ Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.

»

b) Le chiffre 2 est rédigé comme suit :

« 2. L'équipage minimum des bateaux d'excursions journalières à vapeur comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre de membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Nombre admissible de passagers : de 501 à 1000	conducteur	1	1	2	2	3	3
		timonier	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot	1	1	1	1	1	1
		matelot	1	-	1	-	1	-
		matelot léger	-	1	-	1	-	1
		mécanicien ²⁾	2	2	2	2	3	3
2	Nombre admissible de passagers : de 1001 à 2000	conducteur	2 ou 2	2	2	2	3	3
		timonier	-	-	-	-	-	-
		maître-matelot	-	1	-	1	-	1
		matelot	3	2	3	1	3	1
		matelot léger	-	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾
		mécanicien ²⁾	3	3	3	3	3	3

¹⁾ Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont.
²⁾ La nécessité de mécaniciens est déterminée par la commission de visite qui en fait mention au n° 52 du certificat de navigation.

»

c) Le chiffre 3 est rédigé comme suit :

« 3. L'équipage minimum des bateaux à cabines comprend :

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Nombre admissible de lits : jusqu'à 50	conducteur	1	1	2	2	3	3
		timonier	-	-	-	-	-	-
		maître-matelot	1	-	-	-	-	-
		matelot	-	-	1	-	1	-
		matelot léger	-	2	-	1	-	1
		mécanicien	1	1	1	1	1	1
2	Nombre admissible de lits : de 51 à 100	conducteur	1	1	2	2	3	3
		timonier	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-	-	-	-
		matelot	1	-	1	-	1	-
		matelot léger	-	1	-	1	-	1
		mécanicien	1	1	1	1	1	1
3	Nombre admissible de lits : plus de 100	conducteur	1 ou 1	1	2	2	3	3
		timonier	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot	-	-	-	1	-	1
		matelot	2	1	3	1	3	1
		matelot léger	-	1	-	1	-	1
		mécanicien	1	1	1	1	1	1

»

d) *Le chiffre 6 est rédigé comme suit :*

« 6. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 1, (bateaux d'excursions journalières),

- a) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S2,
- b) pour le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1,
- c) pour le Groupe 4, mode d'exploitation A1, Standard S2,
- d) pour le Groupe 5, mode d'exploitation A1, Standard S1, mode d'exploitation A2, Standard S2 et mode d'exploitation B, Standard S2 et
- e) pour le Groupe 6, mode d'exploitation A1, Standard S2 et mode d'exploitation B, Standard S2

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1 lettres c), d) deuxième et troisième alternative et e), ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 5 ci-dessus. »

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

« 7. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 2 (bateaux d'excursions journalières à vapeur),

- a) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A1, Standard S1,
- b) pour le Groupe 2, mode d'exploitation A2, Standard S2 et
- c) pour le Groupe 2, mode d'exploitation B, Standard S2

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. La phrase 1, lettres b) et c), ne s'applique que si, pendant que l'un des matelots légers est en formation, l'autre matelot léger se trouve à bord. Ces dispositions ne sont pas valables pour les matelots légers visés au chiffre 5 ci-dessus. »

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

« 8. L'équipage minimum prescrit dans le tableau du chiffre 3 (bateaux à cabines),

- a) pour le Groupe 1, mode d'exploitation A1, Standard S2 et
- b) dans le Groupe 3, mode d'exploitation A1, Standard S1

peut être réduit d'un matelot léger durant une période ininterrompue de trois mois au maximum par année civile lorsque ce matelot léger suit une formation dans une école professionnelle de bateliers. Une période d'un mois au minimum doit séparer les périodes de réduction de l'équipage. La formation dans une école professionnelle de bateliers doit être attestée par un certificat établi par ladite école, dans lequel sont portées les périodes de présence à l'école. »

g) *Après le chiffre 8 est inséré le nouveau chiffre 9 suivant :*

« 9. Pour les bateaux d'excursions journalières qui font route avec un nombre de passagers déterminé et demeurant inchangé au cours du voyage (voyage affrété), l'équipage minimum prescrit au chiffre 1 conformément aux Groupes 2 à 6 peut être réduit au Groupe immédiatement inférieur si la valeur minimum retenue en passagers conformément aux Groupes 2 à 6 n'est pas atteinte. Ceci s'applique sans préjudice des exigences du chapitre 5 et des exigences relatives à l'équipage et au personnel de bord issues du dossier de sécurité. »

h) *Après le chiffre 9 est ajouté le nouveau chiffre 10 suivant :*

« 10. Les mécaniciens prescrits dans les tableaux des chiffres 1 à 3 ci-dessus peuvent être remplacés par des maîtres-matelots supplémentaires. Ces maîtres-matelots peuvent aussi être remplacés par des matelots supplémentaires si, dans les tableaux des chiffres 1 à 3 ci-dessus, est prescrit en tant qu'équipage minimum le nombre des maîtres-matelots qui correspond au nombre des mécaniciens à remplacer. »

6. *L'article 3.18, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

« 2. Lorsque l'équipement du bateau ne correspond que partiellement au standard S1 tel que défini à l'article 3.14, à savoir lorsqu'il n'est pas satisfait à une ou plusieurs des exigences de l'article 3.14, chiffre 1.1, lettres a) à c),

- a) le matelot prescrit au chiffre 1, lettre a), doit être remplacé par un maître-matelot en modes d'exploitation A1 et A2 et
- b) les deux matelots prescrits au chiffre 1, lettre b), doivent être remplacés par deux maîtres-matelots en mode d'exploitation B.

Dans le cas de la phrase 1 ci-dessus, les maîtres-matelots peuvent être remplacés par des matelots si les maîtres-matelots font déjà partie de l'équipage minimum prescrit aux articles 3.15, 3.16 ou 3.17. »

7. *A l'article 7.01, chiffre 4, phrase 1, après le mot « matelot », les mots « ou matelot garde-moteur » sont supprimés.*

8. *A l'article 7.02, chiffre 4, phrase 1, après le mot « matelot », les mots « ou matelot garde-moteur » sont supprimés.*

9. *A l'article 7.06, chiffre 1, lettre a), après le mot « matelot », les mots « ou matelot garde-moteur » sont supprimés.*

10. L'annexe A1, chiffre 2, (Livre de bord) est rédigé comme suit :

« 2. Inscriptions dans le livre de bord

Les inscriptions que le conducteur doit porter dans le présent livre doivent répondre aux prescriptions du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. Les inscriptions relatives aux temps de navigation et de repos effectués en dehors du champ d'application dudit Règlement doivent concerner la période de 48 heures précédant immédiatement l'entrée dans le champ d'application du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être conformes à l'article 2.02, chiffre 3.

Les fonctions des membres de l'équipage peuvent être désignées de la façon suivante :

Sch - Cd	=	Schiffsführer - Schipper – Conducteur
St - T	=	Steuermann – Stuurman – Timonier
Bm – vMt – mMt	=	Bootsmann – Volmatroos – Maître-matelot
Mt	=	Matrose – Matroos - Matelot
Dm - Hp	=	Decksmann – Deksmann – Homme de pont
Lm - Ml	=	Leichtmatrose – Lichtmatroos – Matelot léger
Mc	=	Maschinist – Machinist – Mécanicien

Sur chaque page, le conducteur doit porter les inscriptions suivantes :

- le mode d'exploitation (les inscriptions nécessaires après un changement de mode d'exploitation doivent être portées sur une nouvelle page)
- l'année
- dès que le bateau commence son voyage :
 - colonne 1 - la date (jour et mois)
 - colonne 2 - l'heure (en h et min)
 - colonne 3 - le lieu d'où le bateau part
 - colonne 4 - le p.k. de ce lieu
- dès que le bateau interrompt son voyage :
 - colonne 1 - la date (jour et mois) si elle est différente de celle où le bateau a commencé son voyage
 - colonne 5 - l'heure (en h et min)
 - colonne 6 - le lieu où le bateau stationne
 - colonne 7 - le p.k. de ce lieu
- dès que le bateau reprend sa route : mêmes inscriptions que dès que le bateau commence son voyage
- dès que le bateau termine son voyage : mêmes inscriptions que dès que le bateau interrompt son voyage
- la colonne 8 doit être remplie quand l'équipage monte à bord pour la première fois (nom, prénom, numéro de livret de service ou patente de batelier) et chaque fois qu'il y a une modification du personnel appartenant à l'équipage

- dans les colonnes 9 à 11 doivent être inscrits, pour chaque membre de l'équipage, le début et la fin de ses temps de repos. Ces indications doivent être portées dans le livre de bord au plus tard le lendemain à 08.00 heures. Si les membres d'équipage prennent leur temps de repos suivant un tour de rôle régulier, un seul schéma par voyage est suffisant
- dans les colonnes 12 et 13 sont inscrites les heures d'embarquement ou de débarquement chaque fois qu'il y a une modification de l'équipage.

Sanctions

Les infractions aux dispositions relatives aux équipages du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin sont passibles de sanctions. Ceci s'applique également au cas où le livre de bord n'est pas tenu, ou n'est pas tenu réglementairement. (Suivent les textes en vigueur du titre II du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin en langue allemande, française et néerlandaise.)

B-00734 »

PROTOCOLE 10

Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains Etats membres

Motif

Récemment, l'on a constaté plusieurs cas où une patente du Rhin supérieur a été acquise comme première patente et où son titulaire souhaite circuler également en aval du champ d'application, mais n'y est par exemple pas autorisé dans le secteur allant de Bâle à Iffezheim, car la patente suisse du Rhin supérieur n'est pas un certificat de conduite qui est valable sur des secteurs non soumis à une obligation de connaissances du secteur en vertu de l'article 6.02, chiffre 3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN).

Selon cette disposition, sur le secteur compris entre Bâle (pont « Mittlere Rheinbrücke » - p.k. 166,53) et les écluses d'Iffezheim (km 335,92), il suffit

- a) au lieu de la patente visée à l'article 7.01, d'un certificat de conduite mentionné à l'annexe I de la Directive du Conseil 91/672/CEE ou d'un certificat de conduite délivré en vertu de la Directive du Conseil 96/50/CE ;
- b) au lieu des patentes visées aux articles 7.02 à 7.04, d'un certificat de conduite reconnu comme équivalent par l'autorité compétente.

La patente du Rhin supérieur n'est pas un certificat de conduite au sens des directives européennes, car la Suisse n'est pas membre de l'Union Européenne. La patente du Rhin supérieur est en fait acquise conformément au Règlement du 19 avril 2002 relatif à la délivrance des patentes du Rhin supérieur (SR 747.224.221; <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20020892/index.html>). Le contenu du Règlement des patentes du Rhin supérieur correspond pour l'essentiel au RPN.

Le Règlement des patentes du Rhin supérieur s'applique au secteur du Rhin allant du pont « Mittlere Rheinbrücke » à Bâle jusqu'à Rheinfelden (pont routier). Il se raccorde ainsi sans interruption au champ d'application du RPN.

L'acquisition d'une patente du Rhin supérieur (grande patente, petite patente, patente de sport et patente de l'administration) nécessite le même âge minimum, la même expérience et les mêmes aptitudes que pour une patente selon le RPN. Le certificat restreint de radiotéléphonie est également nécessaire pour l'acquisition d'une grande ou d'une petite patente du Rhin supérieur. De plus, les certificats de conduite du Rhin supérieur sont d'ores et déjà mentionnés dans l'annexe 2 à l'instruction de service n° 1, selon laquelle leurs titulaires bénéficient de trois ans de comptabilisation de temps de navigation ; d'une manière analogue aux titulaires des certificats de conduite reconnus.

La grande et la petite patente du Rhin supérieur peuvent être acquises pour deux secteurs différents (de Bâle « Mittlere Rheinbrücke » au garage aval de l'écluse d'Augst ou de Bâle « Mittlere Rheinbrücke » au pont routier de Rheinfelden).

Le programme d'examen du Règlement des patentes du Rhin supérieur est quasiment identique au programme d'examen du RPN. En particulier, les prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin font partie de la même manière des deux programmes d'examen. Seules les connaissances de base de la navigation sur des voies de navigation maritime au sens des chiffres 1.2 et 2.3 du programme d'examen (annexe D7 du RPN) ne sont pas contrôlées dans le Règlement des patentes du Rhin supérieur. Pour le reste, la Suisse s'en est tenue pour la promulgation du Règlement des patentes du Rhin supérieur aux consignes du RPN.

Il est donc justifié d'inclure la patente du Rhin supérieur dans l'annexe du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui contient la liste des certificats de conduite reconnus équivalents (annexe D5).

La Suisse est disposée à convenir avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin de toute modification future du Règlement des patentes du Rhin supérieur.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Les modifications proposées doivent d'une part faciliter à un titulaire d'une patente du Rhin supérieur la participation au trafic sur le Rhin, et d'autre part réduire la dépense administrative qui serait engendrée par un nouvel examen de patente.

Alternatives éventuelles aux modifications proposées

Aucune.

Conséquences des modifications proposées

Les modifications n'ont aucune conséquence néfaste.

Conséquences d'un rejet des modifications proposées

Un refus de la modification se traduirait par une inégalité de traitement objectivement injustifiée pour des titulaires de certificats d'aptitude imposant des conditions identiques.

Résolution

La Commission centrale,

renouvelant l'affirmation de sa volonté d'apporter une contribution à l'intégration et au développement du marché européen de la navigation intérieure,

remarquant que « la navigation rhénane doit opérer avec un cadre juridique le plus simple, clair et harmonisé possible », comme les Etats membres l'ont exprimé dans la Déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

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

en référence au protocole additionnel n° 7 de l'Acte de Mannheim,

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

I

reconnait la validité sur le Rhin des patentes du Rhin supérieur qui ont été délivrées par les autorités suisses compétentes conformément au Règlement du 19 avril 2002 relatif à la délivrance des patentes du Rhin supérieur (SR 747.224.221 ; <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20020892/index.html>), dans la mesure où la condition supplémentaire suivante est remplie :

sur le secteur entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spyck (p.k. 857,40), les patentes du Rhin supérieur ne sont valables que si elles sont assorties d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle D3 du RPN.

II

modifie l'annexe D5 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin comme suit :

1. Le tableau des certificats de conduite des Etats membres est complété comme suit :

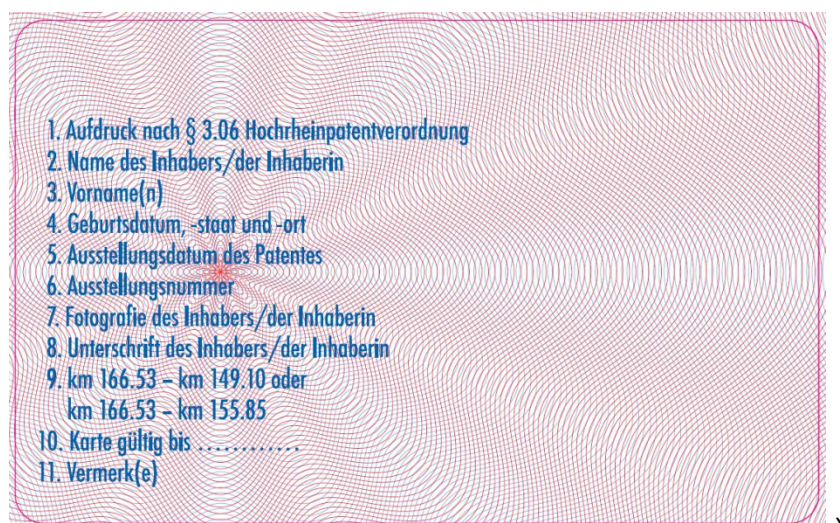
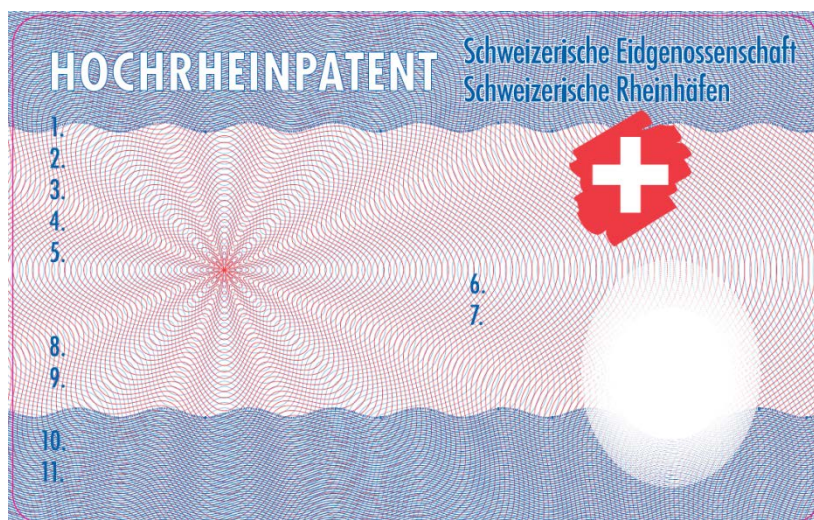
«

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
CH	Patente du Rhin supérieur	- 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 Spyck (p.k. 857,40)	Ports rhénans suisses Direction Postfach CH-4019 Bâle info@portof.ch	Modèle

»

2. Le modèle de la Patente du Rhin supérieur est joint tel que reproduit à l'annexe D5 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

« **Modèle suisse**



III

Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} avril 2017.

PROTOCOLE 11

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Prescriptions techniques des bateaux

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

Application de l'ADN sur le Rhin – Adaptation des dispositions transitoires de l'annexe 1 à la résolution 2009-II-20

Par la résolution 2009-II-20 « Abrogation de l'ADNR - Introduction de l'ADN sur le Rhin », les États membres sont convenus d'appliquer l'ADN sur le Rhin en tenant compte notamment de la disposition suivante :

N° d'ordre	Règlement ADN	Objet	Disposition d'application
2	1.6.7.2.2	Dispositions transitoires générales pour les bateaux-citernes	Les dispositions transitoires générales pour les bateaux-citernes sont complétées par les dispositions figurant dans l'appendice.

Cette résolution est assortie d'un tableau dans lequel figurent des bateaux autorisés à transporter des marchandises dangereuses sur le Rhin par dérogation à l'ADN sur la base de listes des matières spécifiques :

Nom du bateau	Numéro officiel	Numéro de la liste des matières
T.M.S. EVA M	600 3995	3
T.M.S. PRIMAZEE	231 4207	4
T.M.S. PIZ LOGAN	700 1829	2
T.M.S. STOLT MADRID	232 6328	1
T.M.S. STOLT OSLO	232 6324	1
T.M.S. EILTANK 9	430 4830	5

Les informations suivantes ont été obtenues concernant ces bateaux :

Nom du bateau	Numéro officiel
T.M.S. EVA M	600 3995
Le bateau était enregistré en dernier lieu en Belgique et ne possédait plus de certificat d'agrément ADN au 23.7.2014. La disposition transitoire peut par conséquent être abrogée.	
T.M.S. PRIMAZEE	231 4207
Les États membres et le Secrétariat de la CCNR ignorent ce qu'est devenu ce bateau. La disposition transitoire peut par conséquent être abrogée.	
T.M.S. PIZ LOGAN	700 1829
<i>Enregistré en dernier lieu (2015) en Suisse sous le nom de BERLINGERODE La liste des matières du bateau établie par le Bureau Veritas est complètement différente de la liste 2 de la résolution de la CCNR. La disposition transitoire peut par conséquent être abrogée.</i>	
T.M.S. STOLT MADRID	232 6328
<i>Converti en automoteur à marchandises ou déchiré. La disposition transitoire peut par conséquent être abrogée.</i>	
T.M.S. STOLT OSLO	232 6324
<i>Enregistré en dernier lieu (2015) en Suisse sous le nom de PIZ EVEREST. Faisait encore usage en 2014/2015, lors de l'enregistrement en Allemagne (à l'époque Armement Fluvia), de certaines matières de la liste des matières numéro 1.</i>	
T.M.S. EILTANK 9	430 4830
<i>Enregistré en Allemagne, avec un certificat d'agrément. Sur sa liste des matières actuelles figurent aussi, outre les matières autorisées en raison de son type de construction, les matières de la liste des matières numéro 5.</i>	

Concernant les deux bateaux dont l'exploitation se poursuit avec une liste des matières spéciale, la délégation allemande attire l'attention sur le fait que, aussi selon le droit national allemand, le transport dérogeant à l'ADN en vertu de cette résolution n'est autorisé en Allemagne que sur la voie fluviale rhénane et non sur les voies affluentes du Rhin ni sur les canaux.

Afin de prendre en compte l'exploitation et la localisation actuelles des bateaux mentionnés dans le tableau ci-avant, il est prévu d'adapter la résolution 2009-II-20, *annexe 1, appendice*. Une disposition transitoire n'est pas nécessaire, étant donné que les bateaux encore en service ne sont pas concernés par cette adaptation.

Résolution

La Commission centrale,

consciente que la flotte de la navigation rhénane connaît une évolution permanente,

soucieuse d'adapter ses règlements et résolutions à cette évolution,

décide de remplacer l'appendice à l'annexe 1 de la résolution 2009-II-20 par l'appendice joint à la présente résolution avec effet au 1^{er} janvier 2017.

Annexe

Annexe au protocole 13

Appendice

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

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

- toutes les matières pour lesquelles le type N ouvert, le type N ouvert avec coupe-flammes ou le type N fermé avec soupapes de dégagement à grande vitesse réglées à 10 kPa (0,10 bar) est exigé au 3.2, tableau C.
- le bateau ci-dessous était titulaire au 31.12.1986 d'une autorisation spéciale pour le transport de certaines matières et est autorisé, sur la base de son mode de construction, à savoir double fond et caissons latéraux, au transport des matières énumérées dans la liste séparée.

Nom du bateau	Numéro ENI	Numéro de la liste des matières
T.M.S. PIZ EVEREST	0232 6324	1

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

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

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

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

Nom du bateau	Numéro ENI	Numéro de la liste des matières
T.M.S. EILTANK 9	0430 4830	5

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

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

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

- toutes les matières pour lesquelles le type N ou le type C avec soupapes de dégagement à grande vitesse réglées à 35 kPa (0,35 bar) est exigé au 3.2, tableau C ;

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

Liste des matières n° 1 :

N° ONU	Classe et code de classification	Groupe d'emballage	Nom et description
1114	3, F1	II	BENZÈNE
1134	3, F1	III	CHLOROBENZÈNE (chlorure de phényle)
1143	6.1, TF1	I	ALDÉHYDE CROTONIQUE, STABILISÉ
1203	3, F1	II	ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1218	3, F1	I	ISOPRÈNE, STABILISÉ
1247	3, F1	II	MÉTHACRYLATE DE MÉTHYLE MONOMÈRE, STABILISÉ
1267	3, F1	I	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE,
1267	3, F1	II	PÉTROLE BRUT CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE,
1268	3, F1	I	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.
1268	3, F1	II	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.
1277	3, FC	II	PROPYLAMINE (amino-1 propane)
1278	3, F1	II	CHLORO-1 PROPANE (chlorure de propyle)
1296	3, FC	II	TRIÉTHYLAMINE
1578	6.1, T2	II	CHLORONITROBENZÈNES, SOLIDES, FONDUS (p-CHLORONITROBENZÈNE)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLOROBENZÈNE
1593	6.1, T1	III	DICHLOROMÉTHANE (chlorure de méthylène)
1605	6.1, T1	I	DIBROMURE D'ÉTHYLÈNE
1710	6.1, T1	III	TRICHLORÉTHYLÈNE
1750	6.1, TC1	II	ACIDE CHLORACÉTIQUE, EN SOLUTION
1831	8, CT1	I	ACIDE SULFURIQUE, FUMANT
1846	6.1, T1	II	TÉTRACHLORURE DE CARBONE
1863	3, F1	I	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1863	3, F1	II	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORME
1897	6.1, T1	III	TÉTRACHLORÉTHYLÈNE
1993	3, F1	I	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
1993	3, F1	II	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRILE
2238	3, F1	III	CHLOROTOLUÈNES (m-, o- ou p-CHLOROTOLUÈNE)
2263	3, F1	II	DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (cis-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE)
2263	3, F1	II	DIMÉTHYLCYCLOHEXANES (trans-1,4-DIMÉTHYLCYCLOHEXANE)
2266	3, FC	II	N,N-DIMÉTHYLPROPYLAMINE
2312	6.1, T1	II	PHÉNOL, FONDU
2333	3, FT1	II	ACÉTATE D'ALLYLE
2733	3, FC	II	AMINES INFLAMMABLES, CORROSIVES, N.S.A., (2-AMINOBTANE)
2810	6.1, T1	III	LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, N.S.A. (1.1.2 -trichloréthane)
2874	6.1, T1	III	ALCOOL FURFURYLIQUE
3295	3, F1	I	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
3295	3, F1	II	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE
3455	6.1, TC2	II	CRESOLS, SOLIDES, FONDUS

»

Listes des matières numéros 2 - 4 : abrogées

Liste des matières numéro 5 :

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

PROTOCOLE 14

Application de l'ADN sur le Rhin - Abrogation de la disposition d'application ad 1.16.2.1 de l'ADN concernant la délivrance et la reconnaissance de certificats d'agrément au sens de la résolution 2009-II-20

Par sa résolution 2009-II-20, la CCNR a abrogé l'ADNR et a introduit l'ADN sur le Rhin. Dans sa résolution, la CCNR a en outre constaté que le Règlement ADN sera applicable sur le Rhin en tenant compte notamment de la disposition suivante :

1.16.2.1 8.1.8.3	<i>Délivrance et reconnaissance des certificats d'agrément</i>	<i>Les Etats membres de la CCNR conviennent que le certificat d'agrément visé au 1.16.1 peut être délivré par l'autorité compétente de l'un quelconque des Etats membres de la CCNR qui sont Parties contractantes de l'Accord ADN.</i>
---------------------	--	---

Par cette disposition, la CCNR déroge au régime de l'État du pavillon au sens du chapitre 1.16 de l'ADN pour la délivrance de certificats d'agrément et maintient le libre choix de l'autorité compétente dans les États membres de la CCNR en vertu de l'uniformité du régime rhéman.¹

Dans le cadre des organes de l'ADN a été examinée une question d'interprétation concernant la réglementation de la prolongation limitée dans le temps des certificats d'agrément conformément à la section 1.16.11 de l'ADN. Au cours de sa 28^{ème} session, le Comité de sécurité de l'ADN a ensuite confirmé le régime de l'État du pavillon de l'ADN.²

Afin d'harmoniser l'application de l'ADN sur le Rhin par rapport à l'application sur d'autres voies d'eau en Europe, il convient d'abroger la disposition relative à la délivrance et à la reconnaissance des certificats d'agrément introduite par la résolution 2009-II-20 de la CCNR.

Selon les informations fournies par les délégations au sein du Comité des matières dangereuses, la disposition n'est guère voire pas du tout appliquée dans la pratique. De ce fait, l'abrogation de cette disposition ne devrait pas avoir d'incidence significative sur la navigation. Si des bateaux devaient néanmoins disposer de certificats d'agrément délivrés en application de cette disposition, ces derniers demeureront valables jusqu'à l'expiration de leur validité. (La durée de validité est déterminée par les sous-sections 1.16.1.1.2 et 1.16.11 de l'ADN).

Résolution

La Commission centrale,

consciente que la flotte de la navigation rhénane connaît une évolution permanente,

soucieuse d'adapter ses règlements et résolutions à cette évolution,

décide

- de supprimer avec effet au 1^{er} janvier 2017 la ligne relative à la sous-section 1.16.2.1 de l'ADN dans l'annexe 1 à la résolution 2009-II-20,

¹ 1.16.2.1 de l'ADN : Le certificat d'agrément visé au 1.16.1 est délivré par l'autorité compétente de la Partie contractante où le bateau est immatriculé ou, à défaut, de la Partie contractante où il a son port d'attache ou, à défaut, de la Partie contractante où le propriétaire est établi ou, à défaut, par l'autorité compétente choisie par le propriétaire ou par son représentant.

² CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/58, phrase 41

- de maintenir la validité des certificats d'agrément délivrés en application de la disposition de la résolution 2009-II-20 relative à la sous-section 1.16.2.1 de l'ADN jusqu'à l'expiration de leur validité.

PROTOCOLE 15

Entretien du pont-routier franchissant l'écluse de Gamsheim au p.k. 309

Résolution

La Commission centrale

approuve en vertu des conventions en vigueur les travaux d'entretien au pont franchissant l'écluse de Gamsheim au p.k. 309, aux conditions et restrictions figurant 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

Liste de contrôle pour les principales caractéristiques de la reconstruction du pont franchissant les écluses de Gamsheim

Description générale

1. Type de pont

Deux ouvrages de type bi-poutres mixte à une travée d'une longueur de 25,30 m. Cette reconstruction permettra d'une part de rétablir la route départementale RD2 au droit des écluses de Gamsheim, d'autre part, de créer une sur-largeur sécurisée pour les piétons et les cyclistes.

Cette étude s'inscrit plus généralement dans le projet de traversée sécurisée du Rhin (passage 309) pour piétons et cyclistes, au droit de la chute de Gamsheim entre la France et l'Allemagne.

2. Localité / ville la plus proche

Gamsheim (coté France), Rheinau (côté Allemagne).

3. P.k.

309,112

4. Nature des travaux

Le diagnostic complet du pont franchissant les écluses réalisé en 2012, montre que l'état de ces ouvrages est très préoccupant. Ces ouvrages seront démolis et reconstruit en intégrant une sur-largeur en rive aval de 3,50 m pour les modes doux.

5. Largeur des eaux navigables

Pas de modification.

6. Largeur du chenal navigable

Pas de modification.

7. Nombre des piles dans le fleuve

Pas de modification. Aucune pile.
Conservation des bajoyers existants.

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

Pas de modification. Aucune pile.
Conservation des bajoyers existants.

9. Largeur de la superstructure au milieu du chenal navigable

Les nouveaux ouvrages auront une largeur de 13,73 m avec la décomposition de l'amont vers l'aval suivante :

- Garde corps amont
- Trottoirs de 1,55 m (largeur existante conservée)
- Largeur de chaussée de 2x3,50 m (largeur existante conservée)
- Une surlargeur de 0,50 m
- Une glissière en béton armé de type GBA surmontée d'une lisse métallique
- Un cheminement pour cyclistes et piétons de 3,50 m
- Un socle béton sur lequel sera fixé un garde-corps architecturé.

Le profil en travers type est présenté ci-dessous.

10. Distance de l'ouvrage de franchissement le plus proche en amont / en aval

- En amont : - Strasbourg Centre soit à 32 km Mülheimer Brücke au p.k. 691,95
- En aval : - Drusenheim à 12 km mais le franchissement est effectué par bac donc uniquement pour les véhicules légers.
- Roppenheim à 26 km sur la RD4

Gabarit de l'espace libre pour la navigation

11. Point le plus élevé de l'arête inférieure du pont

136,66 m NGF (N.G.F. normal IGN69)

12. PHEN

127,56 m NGF (N.G.F. normal IGN69)

13. Tirant d'air minimum de la passe

Pas de modification.

14. Espace libre en largeur avec un tirant d'air de PHEN + 9,10 m

Largeur des passes : 24,00 m - Pas de modification.

Prise en compte de la navigation au radar

15. Appréciation par des experts / autorités / instituts

Sans objet.

16. Mesures destinées à éviter les perturbations par des faux échos

Sans objet.

17. Configuration du pont

Pour chaque ouvrage, deux poutres maitresses entretoisées par les pièces de pont et surmontée d'un hourdis en béton armé.

18. Matériel de construction prévu

Structure mixte : acier + béton.

Panneaux de signalisation pour la navigation

19. Panneaux de signalisation conformes à l'annexe 7 du RPNR

Pendant les travaux, des feux provisoires seront mis en place en aval, en prolongeant l'alimentation depuis les feux existants et en implantant les feux provisoires au droit d'un massif d'ancrage de bollard.

En phase définitive, les feux d'accès aux écluses seront repositionnés sur les bajoyers rive gauche et rive droite.

Informations relatives au déroulement des travaux

20. Type de montage du pont

L'aménée se fera par voie d'eau.

Les ouvrages seront mis en œuvre par grutage ou poussage.

21. Durée des interruptions de la navigation, totales / partielles

Pas d'interruptions de la navigation.

Les travaux de démolition et reconstruction des deux ouvrages nécessiteront toutefois la neutralisation par alternance de chacun des deux sas pour une durée totale de 15 semaines. Le calendrier de projet prévoit à titre indicatif une intervention entre les semaines 21 et 35.

Au minimum un sas restera en service (270 x 24 m) pendant toute la durée du chantier.

22. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction

Les travaux de reprises sur les appuis existants nécessiteront la mise en place d'un platelage provisoire. Ce dernier entamera le gabarit d'un mètre.

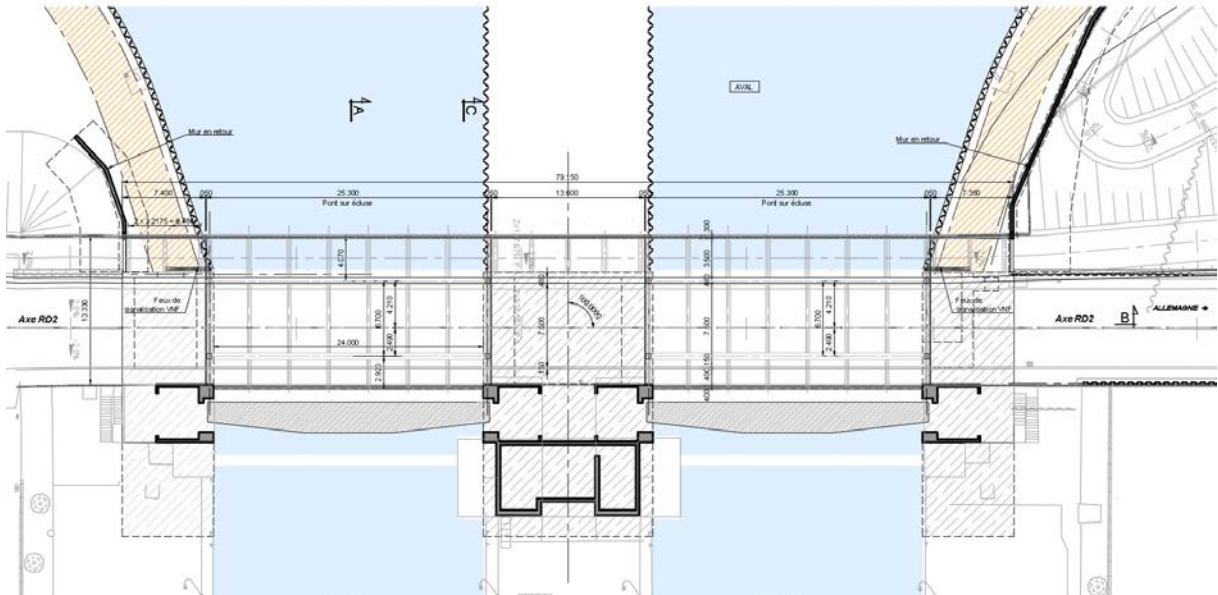
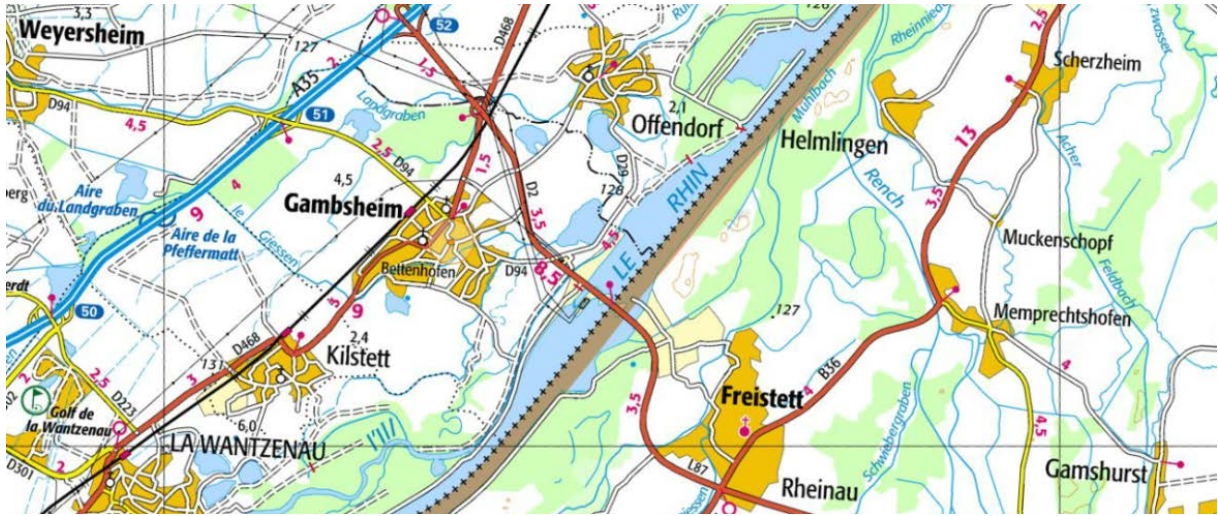
Afin d'optimiser le délai d'intervention, les travaux d'adaptation des appuis avanceront simultanément. Une restriction du gabarit de navigation à un tirant d'air de 8,10 m dès l'atteinte de débits de crue importants (2500 m³/s) est nécessaire pour une durée de 2 semaines. (prévu au calendrier de projet entre les semaines 28 et 32.)

Le marché de travaux prévoira la possibilité de déposer les platelages d'un sas en cas d'urgence absolue en périodes de hautes eaux c'est-à-dire, lorsque le niveau d'eau atteint 126,06 m NGF. Cette dépose sera effectuée dans un délai de 5 heures.

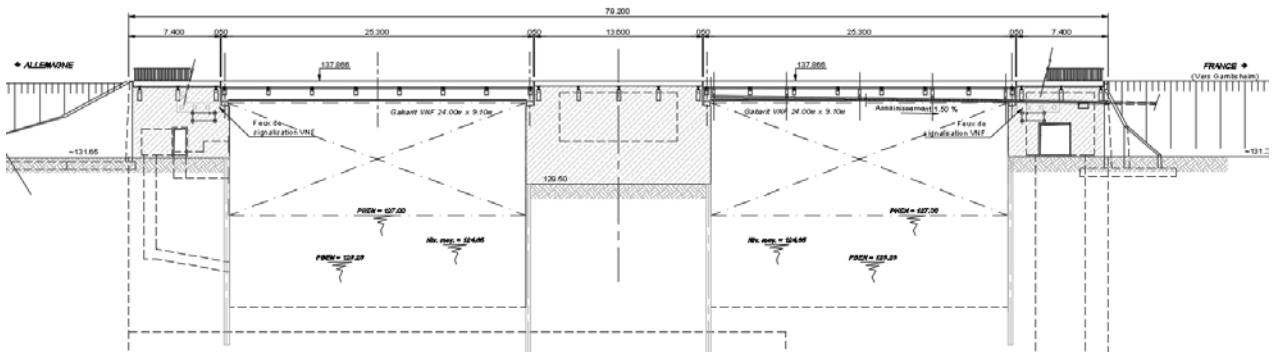
23. Durée des travaux

Début des travaux :	février 2017
Intervention sur les ouvrages :	juillet-août 2017
Fin des travaux :	septembre 2017

Situation



Élévation



PROTOCOLE 16

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,

prend acte que des difficultés imprévues sur les chantiers en cours en 2016 (Fessenheim, Rhinau, Kembs) affecteront le calendrier des chômages en 2017,

constate en outre 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.

invite la délégation française

- à communiquer dans les meilleurs délais les modifications du calendrier de chômage 2017,
- à organiser, dans les meilleurs délais, une réunion avec la profession et les délégations concernées pour présenter et discuter des modifications à faire sur le calendrier des chômages,
- à examiner les moyens d'améliorer la communication portant sur les fermetures de sas.

Annexe

Annexe au protocole 16

Tableau des chômages 2017 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			
EDF	Kembs sas est	01.01.2017	02.06.2017 ¹	Risque de perturbation ²
EDF	Ottmarsheim petit sas	22.05.2017	08.09.2017	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	06.03.2017	10.03.2017	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	05.06.2017	15.09.2017	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	06.03.2017	10.03.2017 ¹	Restriction
EDF	Vogelgrün petit sas	10.04.2017	14.07.2017	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrün grand sas	06.03.2017	10.03.2017	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	03.04.2017	22.09.2017	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	06.03.2017	10.03.2017	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	03.04.2017	14.07.2017	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	06.03.2017	10.03.2017 ¹	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	03.04.2017	09.06.2017	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	06.03.2017	10.03.2017	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	05.06.2017	04.08.2017	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	06.03.2017	10.03.2017	Restriction
VNF	Gamsheim sas ouest	22.05.2017	09.06.2017	Risque de perturbation ³
		03.07.2017	28.07.2017	Risque de perturbation et Restriction en période de crues ³
VNF	Gamsheim sas est	03.04.2017	28.04.2017	Risque de perturbation
		12.06.2017	30.06.2017	Risque de perturbation ³
		31.07.2017	25.08.2017	Risque de perturbation et Restriction en période de crues ³
WSV	lfezheim sas ouest	18.09.2017	20.10.2017	Risque de perturbation
WSV	lfezheim sas est	17.07.2017	21.07.2017	Risque de perturbation

¹ Ces dates pourront être modifiées.

² Poursuite du chômage du sas Est de l'écluse de Kembs, démarré en 2016

³ Cf Protocole « Reconstruction du pont franchissant les écluses de Gamsheim »

PROTOCOLE 17

Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

1. Par la Convention révisée pour la navigation du Rhin (Acte de Mannheim) et d'autres instruments internationaux, les États riverains du Rhin ont transféré à la Commission centrale des tâches et compétences en liaison avec l'entretien et le développement de l'infrastructure de la voie d'eau rhénane. La Commission centrale a introduit les procédures de décision nécessaires à cet effet. En 1995, le Comité technique permanent, organe compétent à l'époque, a adopté la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin » figurant au document TP (95) 18 et a décidé de baser les futurs projets de résolutions sur cette procédure. En 2012, le Comité technique permanent a été absorbé par le Comité de l'infrastructure et de l'environnement.
2. La procédure susmentionnée s'est révélée comme étant appropriée. De même, la rédaction du document TP (95) 18 seulement dans les langues allemande et française s'est avérée être suffisante, ledit document servant uniquement à la concertation interne. De même, les ambiguïtés linguistiques étaient acceptables. Les évolutions survenues au cours des dernières décennies ont toutefois mis en question cet usage restreint du document. Désormais, la planification d'ouvrages sur le Rhin est assurée de plus en plus souvent par des prestataires privés, lesquels interviennent dès les premiers stades de la planification. Ces prestataires doivent connaître et comprendre les procédures de décision de la Commission centrale afin d'en tenir compte dans le cadre de leurs travaux. En outre, les processus de planification et de prise de décision sont devenus de plus en plus complexes, car se sont ajoutées aux exigences de la Commission centrale aussi des exigences environnementales, par exemple celles issues de directives de l'UE telles que la directive cadre sur l'eau et les directives relatives à la protection de l'environnement. Enfin, la Commission centrale s'est engagée à rendre ses décisions aussi transparentes et compréhensibles que possible. A cet effet, elle souhaite informer dans les meilleurs délais et de manière exhaustive la profession de la navigation et les autres acteurs concernés sur ses travaux et les associer à ses processus de prise de décision. Afin de prendre en compte les évolutions susmentionnées, les délégations de la Commission centrale sont convenues, au terme de consultations approfondies dans le cadre du Comité de l'infrastructure et de l'environnement, de procéder à l'adoption formelle de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR » par le biais d'une résolution de l'assemblée plénière. Ladite résolution sera assortie de toutes les informations nécessaires aux intervenants et parties concernées pour assurer la bonne compréhension et application de la procédure.
3. Sur le plan juridique, les compétences de la Commission centrale en matière d'ouvrages sur le Rhin découlent des textes des traités pertinents et de la mission générale de la Commission centrale pour tout ce qui concerne la navigation. Ces textes sont présentés ci-après de manière synthétique et uniquement à titre d'information.

Le principal instrument est l'Acte de Mannheim. Conformément à son article 28, les Parties contractantes s'engagent à assurer et préserver le bon état de la voie d'eau rhénane et à y mettre en place la nécessaire signalisation pour la navigation. Conformément à son article 29, les États s'engagent à se concerter sur la construction d'ouvrages. Conformément à son article 30, ils s'engagent à ne pas entraver la navigation par des obstacles artificiels. L'article 31 dispose que, de temps à autre, des ingénieurs hydrotechniques de tous les États riverains feront un voyage d'exploration pour examiner l'état du fleuve, apprécier les résultats des mesures prises pour son amélioration et constater les nouveaux obstacles qui entraveraient la navigation. Les ingénieurs hydrotechniques font rapport à la Commission centrale.

L'article 359 du Traité de Versailles dispose que, dans les sections du Rhin formant frontière entre la France et l'Allemagne, aucun travail dans le lit ou sur l'une ou l'autre berge du fleuve ne pourra être exécuté sans l'approbation préalable de la Commission centrale.

4. La Commission centrale a également fixé entre temps des procédures de décision concernant des aspects spécifiques de l'entretien et du développement de l'infrastructure de la voie d'eau rhénane. Les résolutions pertinentes de la Commission centrale sont présentées ci-après de manière synthétique et uniquement à titre d'information.

Par sa résolution 1990-II-46, la Commission centrale a délégué à son Comité Technique Permanent la compétence de décision pour des travaux techniques, dans la mesure où ceux-ci ne sont effectués que sur une seule rive du Rhin et que les conséquences pour la navigation sont minimales.

Les « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin » viennent compléter la procédure de décision de la Commission centrale par des exigences techniques concernant la configuration des ouvrages. Par sa résolution 2012-I-13, la Commission centrale a pris acte des « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin » et a recommandé aux États riverains du Rhin d'exiger, dès la planification des ouvrages, l'application des exigences minimales et recommandations afin que les intérêts de la navigation soient dûment pris en considération.

Dans sa résolution 2013-II-22, la Commission centrale a salué pour la première fois la réalisation de travaux de maintenance aux écluses du Rhin supérieur et a constaté que les interruptions étaient nécessaires et appropriées pour la réalisation de ces travaux de maintenance. Parallèlement, elle y a invité 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 interruptions de service, 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.

Cette résolution est confirmée annuellement, assortie des calendriers des interruptions de services prévues au cours de l'année à venir. Ces calendriers sont élaborés par les administrations nationales compétentes et font l'objet de concertations entre lesdites administrations ainsi qu'avec la profession de la navigation.

Par sa résolution 2014-I-18, la Commission centrale a pris acte des mesures d'aménagement destinées à améliorer les conditions de navigation et a salué la prise de mesures supplémentaires destinées à améliorer les conditions de navigation. Elle a constaté que les mesures

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

Dans la résolution susmentionnée, la Commission centrale a rappelé ses résolutions

- 1964-II-7 et 1966-I-7, par lesquelles il a été convenu de communiquer au Comité technique permanent les programmes de travail annuels relatifs aux mesures d'aménagement sur le secteur du Rhin situé entre Lauterbourg/Neuburgweier et St. Goar,

- 1986-I-37 et 1995-I-27, prévoyant une information relative aux mesures prises pour le rétablissement et maintien d'un lit stable sur le Rhin inférieur et pour l'obtention d'une profondeur du chenal navigable de 2,50 m à l'EE entre Cologne et Coblenze,
- 1995-I-26, prévoyant une information sur les mesures prises sur le Waal,

La résolution 2014-I-18 est confirmée annuellement, assortie des plans des mesures qui ont été communiqués par les États membres.

5. La « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin » annexée à la résolution tient compte des objectifs et conditions suivantes :
 - amélioration de la clarté et de la compréhensibilité,
 - intégration d'autres procédures introduites entre temps par la CCNR pour la prise de décision concernant des travaux de construction sur le Rhin,
 - traduction univoque de divers termes clés,
 - absence de modifications des bases juridiques actuelles,
 - distinction claire par rapport au document « Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin »,
 - prise en compte de mesures de maintenance et d'entretien, dès lors que ces mesures ont une incidence significative sur la navigation,
 - prise en compte d'ouvrages ou de travaux de construction qui ont des effets favorables pour la navigation,
 - prise en compte des cours secondaires et d'ouvrages similaires, indépendamment du territoire sur lequel se trouvent ces ouvrages et des accords internationaux respectivement applicables,
 - traitement par la Commission centrale uniquement lorsque les ouvrages ou mesures sont susceptibles d'avoir des conséquences significatives pour la navigation,
 - ajout de listes de contrôle concernant les documents à soumettre,
 - ajout de modèles de textes.
6. La proposition comporte un complément concernant le fond, à savoir pour les ouvrages sur une seule rive du Rhin situés entre le p.k. 166,64 et le p.k. 170,00 et entre le p.k. 352,07 et respectivement le p.k. 952,50 (Waal) et le p.k. 989,20 (Lek). Il est ainsi proposé dans la section B.2, c'est à dire pour des travaux techniques dont les incidences sur les conditions de navigation ne sont pas mineures, que soit appliquée la même procédure que celle prévue pour les ponts dans ces secteurs.
7. La procédure est assortie de listes de contrôle avec deux objectifs :
 - a) Appui aux délégations pour la préparation des documents à soumettre à la CCNR,
 - b) Structuration des rapports du Comité de l'infrastructure et de l'environnement en vue de l'adoption de résolutions conformément à la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ».
8. La « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin » n'est pas identique pour tous les secteurs du Rhin. Cela résulte de divergences entre les tâches et compétences confiées à la Commission centrale par les instruments internationaux pour l'entretien et le développement de l'infrastructure de la voie d'eau rhénane. Une harmonisation des procédures serait certes souhaitable, mais les différentes bases juridiques rendent cette tâche difficile. Il est par conséquent prévu que le Comité de l'infrastructure et de l'environnement réalise préalablement une analyse de problèmes et élabore des propositions de solutions générales, avant que la Commission centrale n'inscrive une telle harmonisation au programme de travail du comité.

Résolution

La Commission centrale,

se référant aux conventions internationales pertinentes et à ses décisions antérieures relatives aux procédures pour le traitement de mesures d'aménagement le long du Rhin dans le cadre de la Commission centrale,

sur la proposition de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement,

dans le souci de rendre ses décisions aussi transparentes et compréhensibles que possible et d'informer dans les meilleurs délais et de manière exhaustive la profession de la navigation intérieure ainsi que les autres parties concernées sur ses travaux et afin de les associer à ses processus de prise de décision,

adopte telle que présentée dans le document en annexe la Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin,

charge son Comité de l'infrastructure et de l'environnement

- d'étudier la faisabilité d'une harmonisation des procédures sur tous les secteurs du Rhin et de lui faire rapport sur ce point en automne 2017,
- de lui soumettre une proposition pour une application moderne de l'article 31 de l'Acte de Mannheim, qui dispose que doivent être effectués des voyage d'exploration pour examiner l'état de la voie d'eau, apprécier les résultats des mesures prises pour son amélioration et constater les nouveaux obstacles qui entraveraient la navigation et que rapport doit être fait à la Commission centrale sur ces points.

Annexe



Procédures pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR

Etat: 8 décembre 2016
Résolution 2016-II-17

Sommaire

1. Affectation des ouvrages.....	3
2. Procédures pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR.....	4
3. Liste de contrôle pour la construction et l'entretien de ponts sur le Rhin.....	8
4. Liste de contrôle pour la construction et l'entretien d'ouvrages transversaux au-dessus ou sous le Rhin, autres que des ponts.....	10
5. Illustration graphique de la terminologie pour l'infrastructure et les bâtiments	12
6. Modèles de projets de résolutions et de rapports.....	13

1. Affectation des ouvrages

Affectation des ouvrages aux Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin et aux Procédures pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR.

Type d'ouvrage	Exigences minimales et recommandations	Procédures pour la fixation de conditions et de restrictions			Modèle de liste de contrôle
		Modèle de projet de résolution et de rapport			
Secteur rhénan		CH / Bâle	D-F Secteur frontalier	D-NL	
p.k.- Rhin		166,64 – 170,00	170,00 – 352,07	352,07 – 952,5 / 989,2	
Ouvrages transversaux (touchant les deux rives)					
Ponts	2	A.2; D, E	A.1; A, B	A.2; D, E	A
Barrages	12	A.2	A.1	A.2	A
Lignes aériennes	3	(A.2)	(A.1)	(A.2)	(B)
Bacs	4	(A.2)	(A.1)	(A.2)	(B)
Systèmes de télécabines	5	A.2	A.1	A.2	B
Franchissements sous le fond du lit	6	(A.2)	(A.1)	(A.2)	(B)
Ouvrages uniquement sur une seule rive					
Ouvrages de prise ou de déversement d'eau	7	B.2	B.1; F, G	B.2	B
Postes d'accostage et aires de stationnement	8	B.2	B.1; F, G	B.2	B
Digues longitudinales, creux de berges	10	B.2	B.1; F, G	B.2	B
Autres ouvrages et mesures de construction					
Mesures d'aménagement	1	C.2; K	C.1; J	C.2; K	B
Autres ouvrages dans ou le long du Rhin	9	A régler au cas par cas			B

Explications :

- Dans certains cas, un ouvrage ne nécessite un traitement au sein de la CCNR que si les incidences sur la navigation rhénane sont importantes.
- Des modèles de projets de résolutions n'existent que pour certains types d'ouvrages.

2. Procédures pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR

A. Ouvrages transversaux (ponts, barrages, systèmes de télécabines et conduites au-dessus du Rhin ou sous le lit du Rhin).

A.1: Secteur frontalier franco-allemand compris entre les p.k. 170,0 et 352,07

Forme : résolution de la CCNR avec une annexe comportant un rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement (IEN) et des plans.

Contenu de la résolution : la CCNR approuve le projet en vertu des conventions en vigueur, si nécessaire, sous certaines conditions et restrictions figurant dans l'annexe,

L'annexe à la résolution se compose du rapport technique du Comité de l'infrastructure et de l'environnement dans lequel

- est décrit le projet
- sont précisés les dimensions et états de construction importants pour la navigation, (cf. « liste de contrôle pour la construction et l'entretien de ponts sur le Rhin » ou respectivement « liste de contrôle pour la construction et l'entretien d'ouvrages transversaux au-dessus ou sous le Rhin, autres que des ponts »)
- figurent les conditions et restrictions nécessaires, ainsi que
- un plan de situation et une coupe transversale de la voie d'eau avec l'ouvrage, sur lesquels figurent l'emplacement et les dimensions de l'ouvrage par rapport aux eaux navigables et au chenal navigable.

Application : la procédure s'applique aux nouvelles constructions de ponts, barrages et systèmes de télécabines. L'application aux lignes aériennes et ouvrages de franchissement sous le fond du lit est limitée aux cas où les "Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin" (résolution 2012-I-13) **ne sont pas** remplies. Pour l'entretien et les travaux allant au-delà de l'entretien, la procédure ne s'applique que si sont à prévoir pendant ou après les travaux des incidences négatives significatives sur la navigation.

La CCNR se borne à prendre acte de l'interruption de l'exploitation de certains sas des écluses du Rhin supérieur pour la réalisation de travaux d'entretien.

En outre, le Comité de l'infrastructure et de l'environnement doit être informé par un rapport annuel (présentation sous forme de tableau du type d'ouvrage et du p.k du Rhin.) qui fait état des nouvelles installations de lignes aériennes et franchissements sous le fond du lit. Le rapport est établi par le Secrétariat sur la base des communications annuelles des délégations.

A.2: Rhin du p.k. 166,64 au p.k. 170,0 (Bâle) et du p.k. 352,07 respectivement au p.k. 952,50 (Waal) et au p.k. 989,20 (Lek)

Forme : résolution de la CCNR avec une annexe comportant un rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement et des plans.

Contenu de la résolution : la CCNR constate l'absence d'objections du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions fixées dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

L'annexe à la résolution se compose du rapport, dans lequel

- est décrit le projet,
- sont précisées les dimensions et états de construction importants pour la navigation, (cf. « liste de contrôle pour la construction et l'entretien de ponts sur le Rhin » ou respectivement « liste de contrôle pour la construction et l'entretien d'ouvrages transversaux au-dessus ou sur le Rhin, autres que des ponts »)
- figurent les conditions et les restrictions nécessaires, ainsi que
- un plan de situation et une coupe transversale de la voie d'eau avec l'ouvrage, sur lesquels figurent l'emplacement et les dimensions de l'ouvrage par rapport aux eaux navigables et au chenal navigable.

Application : La procédure s'applique aux nouvelles constructions de ponts, barrages et systèmes de télécabines. L'application aux lignes aériennes et ouvrages de franchissement sous le fond du lit est limitée aux cas où les "exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin" (résolution 2012-I-13) **ne sont pas** remplies. Pour l'entretien et les travaux allant au-delà de l'entretien, la procédure ne s'applique que si pendant les travaux ou à leur issue des incidences négatives significatives sur la navigation sont à prévoir.

En outre, le Comité de l'infrastructure et de l'environnement doit être informé par un rapport annuel (présentation sous forme de tableau du type d'ouvrage et du p.k.) qui fait état des nouvelles installations de lignes aériennes et franchissements sous le fond du lit. Le rapport est établi par le Secrétariat sur la base des communications annuelles des délégations.

A.3: Le Rhin en dehors du secteur compris entre le p.k. 166,64 et respectivement les p.k. 952,2 (Waal) et 989,2 (Lek)

Champ : Grands ouvrages, lorsque les principes généraux de l'Acte de Mannheim (liberté de la navigation) sont touchés.

Forme : Résolution de la CCNR, sans annexes.

Contenu de la résolution : La CCNR prend acte des plans.

B. Ouvrages situés sur une seule rive (postes d'accostage et aires de stationnement, ouvrages de prise ou de déversement d'eau, digues longitudinales, creux de berges, entrées de ports)

B.1: Secteur frontalier franco-allemand (p.k. 170,00 à 352,07)

Forme : Résolution de la CCNR avec une annexe qui se compose d'un rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement (IEN) et de plans.

- a) Dans le cas de travaux techniques dont les incidences sur la navigation ne sont pas significatives, approbation par le Comité de l'infrastructure et de l'environnement (cf. résolution 1990-II-46).

Contenu de la résolution : La CCNR prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement en vertu des conventions en vigueur et de la délégation de pouvoir donnée par la résolution 1990-II-46. A la résolution est jointe l'annexe suivante : Rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement, dans lequel figurent si nécessaire des conditions et restrictions, ainsi qu'un plan de situation et une coupe transversale sur lesquels figure l'emplacement de l'ouvrage par rapport aux eaux navigables et au chenal navigable.

Pour les postes de chargement et de déchargement dont l'occupation n'est prévue que sur une seule largeur de bateau et dont l'installation est située et l'exploitation se fait à l'extérieur du chenal navigable, une procédure est appliquée qui prévoit un mandat donné à l'administration allemande et française de la navigation avec information de la Délégation suisse. En cas d'accord intervenant au niveau de l'administration, le Comité de l'infrastructure et de l'environnement est seulement informé.

- b) Dans le cas de travaux techniques pour lesquels des incidences négatives significatives sur la navigation sont à prévoir.

Contenu de la résolution : La CCNR approuve le projet en vertu des conventions en vigueur, le cas échéant, sous certaines conditions et restrictions qui sont précisées en annexe.

L'annexe se compose d'un rapport technique du Comité de l'infrastructure et de l'environnement avec un plan de situation et une coupe transversale, sur lesquels figure l'emplacement de l'ouvrage par rapport aux eaux navigables et au chenal navigable.

B.2: Rhin du p.k. 166,64 au p.k. 170,00 et du p.k. 352,07 au respectivement p.k. 952,50 (Waal) et p.k. 989,20 (Lek)

- a) Dans le cas de travaux techniques dont les incidences sur la navigation ne sont pas significatives
Pas d'examen au sein de la CCNR, mais au niveau bilatéral, si nécessaire.
- b) Dans le cas de travaux techniques pour lesquels des incidences négatives significatives sur la navigation sont à prévoir

Forme: Résolution de la CCNR avec une annexe qui se compose d'un rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement (IEN) et de plans.

Contenu de la résolution : La CCNR constate l'absence d'objections du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions fixées dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

L'annexe à la résolution se compose du rapport technique, dans lequel

- est décrit le projet,
- sont précisés les dimensions et états de construction importants pour la navigation,
- figurent les conditions et les restrictions nécessaires, ainsi que
- un plan de situation et une coupe transversale de la voie d'eau avec l'ouvrage sur lesquels figurent l'emplacement et les dimensions de l'ouvrage par rapport aux eaux navigables et au chenal navigable.

C. Mesures d'aménagement ayant une incidence sur les hauteurs d'eau ou les conditions de navigation du fleuve

C.1: Rhin du p.k. 170,00 au p.k. 352,07 (secteur frontalier franco-allemand)

Champ : Régulations du fleuve, approfondissements, retenues.

Forme : Résolution de la CCNR avec annexes.

Contenu de la résolution :

La CCNR approuve le projet en vertu des conventions en vigueur, avec en annexe un rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement dans lequel sont précisées les caractéristiques principales et les incidences sur la navigation et, si nécessaire, sous certaines conditions ainsi qu'avec les plans de situation et les coupes transversales décrivant les caractéristiques principales et l'emplacement des éléments de construction. Le Comité de l'infrastructure et de l'environnement est chargé de suivre l'évolution des travaux.

Pour les grandes mesures de construction (retenues) certaines tranches des travaux ou certains projets particuliers sont en outre soumis à l'approbation du Comité de l'infrastructure et de l'environnement. L'approbation est portée à la connaissance de la CCNR comme suit :

La CCNR prend acte du rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sur certaines tranches des travaux ou projets particuliers avec un rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement en appendice, dans lequel sont précisées les caractéristiques principales et dans lequel le Comité de l'infrastructure et de l'environnement approuve le projet particulier et qui est assorti de plans de situation et coupes transversales des projets particuliers précisant les caractéristiques principales intéressant la navigation.

Résolution annuelle de la CCNR prenant acte des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin.

C.2: Rhin du p.k. 166,64 au p.k. 170,00 et du p.k. 352,07 au respectivement p.k. 952,50 (Waal) et p.k. 989,20 (Lek)

Champ : Régulations du fleuve, approfondissements, retenues

Forme : Résolution de la CCNR.

Contenu de la résolution :

La CCNR constate l'absence d'objections du point de vue de la navigation et charge son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de poursuivre annuellement la progression des travaux.

Résolution annuelle de la CCNR prenant acte des mesures relatives à l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin.

3. Liste de contrôle pour la construction et l'entretien de ponts¹ sur le Rhin

1. Type de pont
2. Localité / ville la plus proche
3. P.k. du Rhin
4. Type de travaux

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)
6. Largeur du chenal navigable (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)
7. Nombre des piles dans les eaux navigables
8. Nombre des piles dans le chenal navigable
9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation
10. Largeur de la superstructure du pont
11. Distance du pont le plus proche (vers l'amont / l'aval)

B. Gabarit de la voie d'eau dans la zone de l'ouvrage au plus haut niveau d'eau théorique

12. Forme de la superstructure (rectiligne, arquée)
13. Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)
14. Point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)
15. PHEN (m, système de référence altimétrique)
16. Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN]
17. Largeur de la passe navigable en période de [PHEN] avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m)

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts
19. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos
20. Configuration prévue du pont
21. Matériel de construction prévu

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Type de montage du pont (s'il est déjà connu)
23. Période de réalisation
24. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction
25. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)

E. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

26. Plan de situation avec l'ouvrage
27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage (avec le profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges)

¹ Voir aussi : Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (Résolution 2012-I-13)

Définitions

<u>Eaux navigables</u> :	Partie de la voie d'eau utilisée par la navigation de transit en fonction des conditions locales.
<u>Chenal navigable</u> :	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation.
<u>Nombre des piles</u> :	Dans le chenal navigable : nombre des piles dans le chenal navigable Dans les eaux navigables : nombre des piles dans les eaux navigables, y compris le chenal navigable
<u>Largeur de la passe navigable</u> :	Largeur d'une passe navigable délimitée par des constructions ou signaux de navigation.
<u>Hauteur de la passe navigable</u> :	Distance verticale entre le niveau d'eau théorique pertinent et le point le plus bas d'une superstructure à l'intérieur de la largeur de passe navigable d'un objet.
<u>Largeur normalisée</u> :	Distance entre les deux lignes normalisées s'étendant le long de la rive gauche et de la rive droite. Elle correspond approximativement à la largeur des eaux de navigation.
<u>Ligne normalisée</u> :	La ligne théorique tracée sur les têtes des épis le long d'un fleuve / d'une rivière.
<u>Recouvrement</u> :	Distance entre le point le plus bas du lit du fleuve et le point le plus haut d'un ouvrage transversal sous le fond du lit.
<u>Système de référence altimétrique</u> :	Système de référence géodésique décrivant l'emplacement de points de l'espace tridimensionnel, par rapport à une surface de référence de hauteur bidimensionnelle. (Par exemple : DHHN92 ou statut de hauteur 160 pour l'Allemagne, IGN69 pour la France, NAP pour les Pays-Bas, LHN 95 pour la Suisse).
<u>Profil du fond du lit</u> :	Arpentage de la forme topographique du lit du fleuve par sonar.
<u>Zone de jointure aux berges</u> :	Représentation géo-topographique de la zone située entre la ligne de rive (ligne de moyennes eaux) et l'arête supérieure de la berge d'un plan d'eau. (La représentation peut prendre une forme linéaire ou bidimensionnelle et peut couvrir une zone de berges s'étendant au-delà de l'arête supérieure de la berge).

4. Liste de contrôle pour la construction et l'entretien d'ouvrages transversaux¹ au-dessus ou sous le Rhin, autres que des ponts

1. Type d'ouvrage :
2. Localité / ville la plus proche
3. P.k. du Rhin
4. Type de travaux

A. Description générale

5. Largeur des eaux navigables
6. Largeur du chenal navigable
7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage transversal
8. Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables
9. Distance de l'ouvrage le plus proche (vers l'amont / l'aval)

B. Gabarit de la voie d'eau dans la zone de l'ouvrage au plus haut niveau d'eau théorique

10. Forme de l'ouvrage transversal surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée)
11. Point le plus bas de l'ouvrage transversal dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)
12. Point le plus élevé de l'ouvrage transversal dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)
13. PHEN (m, système de référence altimétrique)
14. Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN]
15. Largeur de la passe en période de [PHEN] avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m)
16. Recouvrement de câbles, de tuyauteries ou d'ouvrages dans le fond du lit du fleuve

C. Prise en compte de la navigation au radar

17. Appréciation par des experts / autorités / instituts
18. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos
19. Forme de construction prévue de l'ouvrage
20. Matériaux de construction prévu

D. Informations relatives au déroulement des travaux

21. Description du déroulement des travaux
22. Période de réalisation
23. Restriction de la navigation et durée de la restriction
24. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)

E. Plans (Format max. DIN A3, PDF)

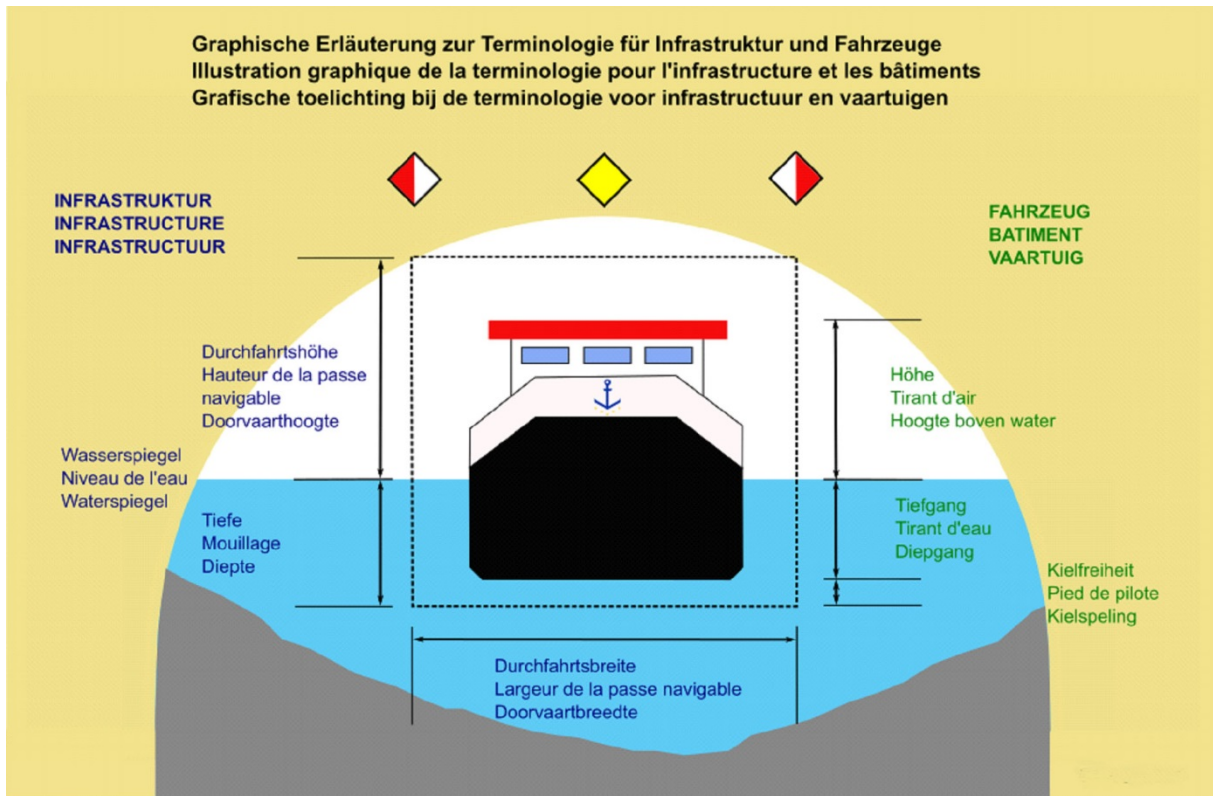
25. Plan de situation avec l'ouvrage transversal
26. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage transversal (avec profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges)

¹ Voir aussi : Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (Résolution 2012-I-13)

Définitions

<u>Eaux navigables</u> :	Partie de la voie d'eau utilisée par la navigation de transit en fonction des conditions locales.
<u>Chenal navigable</u> :	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation.
<u>Nombre des piles</u> :	Dans le chenal navigable : nombre des piles dans le chenal navigable Dans les eaux navigables : nombre des piles dans les eaux navigables, y compris le chenal navigable
<u>Largeur de la passe navigable</u> :	Largeur d'une passe navigable délimitée par des constructions ou signaux de navigation.
<u>Hauteur de la passe navigable</u> :	Distance verticale entre le niveau d'eau théorique pertinent et le point le plus bas d'une superstructure à l'intérieur de la largeur de passe d'un objet.
<u>Largeur normalisée</u> :	Distance entre les deux lignes normalisées s'étendant le long de la rive gauche et de la rive droite. Elle correspond approximativement à la largeur des eaux de navigation.
<u>Ligne normalisée</u> :	La ligne théorique tracée sur les têtes des épis le long d'un fleuve / d'une rivière.
<u>Recouvrement</u> :	Distance entre le point le plus bas du lit du fleuve et le point le plus haut d'un ouvrage transversal sous le fond du lit.
<u>Système de référence altimétrique</u> :	Système de référence géodésique décrivant l'emplacement de points de l'espace tridimensionnel, par rapport à une surface de référence de hauteur bidimensionnelle. (Par exemple : DHHN92 ou statut de hauteur 160 pour l'Allemagne, IGN69 pour la France, NAP pour les Pays-Bas, LHN 95 pour la Suisse).
<u>Profil du fond du lit</u> :	Arpentage de la forme topographique du lit du fleuve par sonar.
<u>Zone de jointure aux berges</u> :	Représentation géo-topographique de la zone située entre la ligne de rive (ligne de moyennes eaux) et l'arête supérieure de l'arête supérieure de la berge d'un plan d'eau. (La représentation peut prendre une forme linéaire ou bidimensionnelle et peut couvrir une zone de berges s'étendant au-delà de l'arête supérieure de la berge).

5. Illustration graphique de la terminologie pour l'infrastructure et les bâtiments



6. Modèles de projets de résolutions et de rapports

- A) Résolution relative à l'approbation par la CCNR de la construction d'un nouveau pont (procédure A1)
- B) Résolution relative à l'approbation par la CCNR de travaux d'entretien d'un pont (procédure A1)
- C) Résolution relative au relevé d'acte de la CCNR concernant le chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux d'entretien (résolution 2013-II-22)
- D) Résolution relative à la constatation par la CCNR de l'absence d'objections du point de vue de la navigation concernant la construction d'un nouveau pont (procédure A.2)
- E) Résolution relative à la constatation par la CCNR que les travaux d'entretien d'un pont ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation (procédure A.2)
- F) Résolution relative au relevé d'acte de la CCNR concernant l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la construction d'un nouvel ouvrage sur une seule rive (procédure B.1)
- G) Résolution relative à l'approbation de la CCNR de travaux d'entretien d'un pont (procédure B.1)
- H) Résolution annuelle relative au relevé d'acte de la CCNR concernant des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (résolution 2014-I-18)
- I) Résolution relative à l'approbation par la CCNR de régulations du fleuve, d'approfondissements et de retenues (procédure C.1)
- J) Résolution relative à la constatation par la CCNR de l'absence d'objections du point de vue de la navigation concernant les travaux de régulation du fleuve, d'approfondissements et de retenues (procédure C.2)
- K) Rapport annuel du Comité de l'infrastructure et de l'environnement relatif aux lignes aériennes et franchissements sous le fond du lit.

Modèle A : Résolution relative à l'approbation par la CCNR de la construction d'un nouveau pont (procédure A.1)

La Commission centrale

approuve en vertu des conventions en vigueur la construction d'un nouveau pont routier / ferroviaire situé à ..., au p.k. ..., aux conditions et restrictions figurant 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.

Modèle B : Résolution relative à l'approbation par la CCNR de travaux d'entretien d'un pont (procédure A.1)

La Commission centrale

approuve en vertu des conventions en vigueur les travaux d'entretien au pont situé à ..., au p.k. ..., aux conditions et restrictions figurant 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.

Modèle C : Résolution relative au relevé d'acte de la CCNR concernant le chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux d'entretien (résolution 2013-II-22)

La Commission centrale

prend acte des chômages de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux d'entretien.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sera annexé à la présente résolution.

Modèle D : Résolution relative à la constatation par la CCNR de l'absence d'objection du point de vue de la navigation concernant la construction d'un nouveau pont (procédure A.2)

La Commission centrale

constate que la construction d'un nouveau pont routier / ferroviaire situé à ..., au p.k., ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et 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 et les plans seront annexés à la présente résolution.

Modèle E : Résolution relative à la constatation de la CCNR que les travaux d'entretien d'un pont ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation (procédure A.2)

La Commission centrale

constate que les travaux d'entretien au pont situé à ..., p.k. ..., ne soulèvent pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et 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 et les plans seront annexés à la présente résolution.

Modèle F : Résolution relative au relevé d'acte de la CCNR concernant l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la construction d'un nouvel ouvrage sur une seule rive (procédure B.1)

La Commission centrale,

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de la réalisation de ... sur la rive droite/gauche.

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

Modèle G : Résolution relative à l'approbation par la CCNR de travaux d'entretien d'un pont (procédure B.1)

La Commission centrale,

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de travaux d'entretien au pont ... sur la rive droite / gauche.

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

Modèle H : Résolution annuelle relative au relevé d'acte de la CCNR concernant des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (résolution 2014-I-18)

La Commission centrale

prend acte du programme (année) des mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sera annexé à la présente résolution.

Modèle I : Résolution relative à l'approbation de la CCNR d'aménagements du fleuve, d'approfondissements, de retenues (procédure C.1)

1. La Commission centrale

approuve en vertu des conventions en vigueur le projet ... aux conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement,

charge son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de suivre le déroulement des travaux et d'approuver les tranches de travaux ou objets particuliers.

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

2. La Commission centrale

prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement en vertu des conventions en vigueur et de la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46 et par la résolution 20xx-yy-zz des tranches de travaux ou objets particuliers suivants

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

Modèle J : Résolution relative à la constatation par la CCNR de l'absence d'objections du point de vue de la navigation concernant les travaux de régulations du fleuve, d'approfondissements et de retenues (procédure C.2)

1. La Commission centrale

constate que le projet ... ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et exigences figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées,

charge son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de suivre le déroulement des travaux et de prendre position sur des tranches de travaux ou objets particuliers.

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

2. La Commission centrale

prend acte du constat par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement de l'absence d'objections du point de vue de la navigation concernant les tranches de travaux ou objets particuliers ... si les conditions 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 et les plans seront annexés à la présente résolution.

Modèle K : Modèle de rapport annuel relatif aux lignes aériennes et franchissements sous le fond du lit

Rapport annuel relatif aux lignes aériennes et franchissements sous le fond du lit

A.1 Rhin du p.k. 170,00 au p.k.352,07(secteur frontalier franco-allemand)

N°	Ouvrage	p.k. du Rhin	Localité	Couverture/ hauteur minimum de la passe navigable (,..m)	Observations	Approbation par la CCNR/IEN
1						
2						

A.2: Rhin du p.k. 166,64 au p.k. 170,00 (Bâle) et du p.k. 352,07 au p.k. 952,50 (Waal) et au p.k. 989,20 (Lek)

N°	Type d'ouvrage	p.k. du Rhin	Localité	Couverture (,..m)/ Hauteur minimum de la passe navigable (,..m)	Observations
1					
2					

PROTOCOLE 18

Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 19

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

Résolution

La Commission centrale prend acte

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

Annexes

Annexes au protocole 19

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
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-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	1.2.2016	4.11.2015	6.1.2015
2015-I-7	Prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin par une prescription de caractère temporaire et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin par une modification définitive	M	1.12.2015	24.9.2015 1.7.2016	1.2.2016	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	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	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	1.2.2016	1.12.2015	17.6.2015

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2015-II-15	Amendements du RPNR par des prescriptions de caractère temporaire - art. 1.10 et 7.08, ch. 2	M	1.12.2016	6.1.2016		24.9.2016	11.12.2015
	Amendements aux prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible art. 7.08, ch. 5 et 6		1.2.2016				
2015-II-16	Amendement du RPNR par une prescription de caractère temporaire (art. 1.07)	M	1.12.2016	1.12.2016		24.9.2016	12.1.2016
2015-II-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)	M	1.12.2016	1.12.2016			25.1.2016

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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Livret de service - Annexe F	M	1.1.1998	15.12.1997	21.3.2016	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Révision du RVBR	M	1.1.1999	19.8.1998	21.3.2016	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1998-I-15	1. Art. 6.30, ch. 7 ; art. 9.05 ; art. 9.09, ch. 4 et art. 12.01, ch. 1 – Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	R	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. Art. 9.07, ch. 2 et art. 11.01 - Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	M	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. Art. 10.01, ch. 4 - Gréement en ancre de poupe	R	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. Art. 23.05, 2 ^{ème} phrase - Tachygraphes d'un type conforme	R	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	--	21.3.2016	--	--	--
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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2000-III-21	Art. 5.02, 5.06 – Bateaux rapides – Amendements temporaires	M	1.10.2001	19.2.2001	21.3.2016	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. Art. 3.04, chiffre 2 et annexe 3 – cloisons communes 2. Article 24.02, (ad article 15.07, chiffre 2a, 2 ^{ème} phrase – largeur libre 3. Article 24.02, chiffre 2 (ad article 16.01, chiffre 2) – Treuils spéciaux	R	1.10.2001	30.1.2001	21.3.2016	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle 2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2	M	1.10.2001	30.8.2001	21.3.2016	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	Article 21.02 – prescriptions de caractère temp. - Application de la Partie II aux bateaux de sport	M	1.10.2001	30.7.2001	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	21.3.2016	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 M	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	21.3.2016	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Prescriptions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages	M	1.7.2002	15.6.2002	21.3.2016	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Amendement définitif au RVBR	M	1.10.2003	6.5.2003	21.3.2016	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	21.3.2016	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
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	21.3.2016	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	21.3.2016	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	21.3.2016	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

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

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	21.3.2016	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

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

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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

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

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	21.3.2016	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	21.3.2016	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Amendements au RVBR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission centrale	M	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

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

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	21.3.2016	25.8.2010	1.12.2009	9.2.2009 ^{**})
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	21.3.2016	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	21.3.2016	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⁾	21.3.2016	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	21.3.2016	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⁾	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	7.3.2012	1.7.2009	15.6.2011

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

**) Mis en vigueur à cette date en tant qu'amendement définitif des prescriptions nationales.

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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		M	1.12.2014	1.12.2013 ¹ 12.11./ 1.12.2014 ²				
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		21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	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	21.3.2016	31.8.2015	1.12.2014	9.7.2014

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

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		21.3.2016	1.2.2016	11.12.2015	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	1.1.2009**)	21.3.2016	27.10.2015	1.7.2009**)	17.6.2015
2015-II-18	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.15, ch. 9 et 10 et 24.02, ch. 2)	R	1.4.2016	1.1.2009**)	21.3.2016		1.7.2009	12.1.2016
2015-II-19	Amendement définitif du RVBR - Reconnaissance d'autres normes équivalentes pour les stations d'épuration de bord (Article 14bis.07)	M	1.12.2016		21.3.2016			25.1.2016
2015-II-20	Amendement définitif du RVBR - Appareils d'information et de navigation (Annexe M, partie I, articles 1 et 3)	M	1.12.2016		21.3.2016			25.1.2016
2015-II-21	Amendement définitif du RVBR - Prescriptions relatives à la vue dégagée (Articles 7.02, 15.01 chiffres 5 et 6, 24.02 et 24.06)	M	1.12.2016		21.3.2016			25.1.2016
2015-II-22	Amendement définitif du RVBR - 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	M	1.12.2016		21.3.2016			25.1.2016

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

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

***) Mis en vigueur à cette date en tant qu'amendement définitif des prescriptions nationales.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015	29.7.2015			11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendement du RPN par une modification définitive	M	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	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	1.7.2016		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			1.7.2016	19.6.2015
2015-II-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	M	1.12.2016	1.12.2016				25.1.2016
2016-I-6	Publication électronique des autorités de délivrance – Modification des annexes A5, D5 et D6 du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin	M	1.8.2016					20.6.2016

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

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

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

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

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

Etat	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
Belgique				
Allemagne	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvf@wsv.bund.de
France	Bureau du transport fluvial Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Tour Séquoia 1 Place Carpeaux F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 13 76	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-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 indicateurs de vitesse de giration agréés conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin sur la base d'agréments 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
FVT 005	Titan 300 90°/min, 270°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	7.11.2016	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-085
FVT 006	Titan 500 90°/min, 270°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products . Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	7.11.2016	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-084

**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.

Autriche

N°	Nom	Adresse	Téléphone +43	Courriel
1.	Point Electronics GmbH (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Stumpergasse 41-43 A-1060 Wien	(0)1597 088-0	mail@point.at

...

Allemagne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	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 (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232-1309-0	yr@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(Agréée du 1.4.1993 au 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@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 <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	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
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 Börsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.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 <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Albert-Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 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 & Brödlin 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	Presentstraße 15 D-63939 Wörth / Main	(0)9372-73111	nos-schiffstechnik@t-online.de
28.	Lammers Schiffeslektronik 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
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	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 <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 14 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 <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	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

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
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 <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
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	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
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
49.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
50.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de

France¹

N°	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
4.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
5.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand 76056 F-Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecfmi.com
7.	Sud Communication	Espace fréjorgues Ouest 317 Rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

Pays-Bas

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(Agréée du 6.1.2010 au 6.1.2016)</i> <i>(Agréée du 11.2.2016 au 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com

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

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
2.	Autena Marine B.V. <i>(Agréée du 12.9.2016 au 12.9.2017)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	Imtech Marine Netherlands <i>(Agréée du 31.7.2009 au 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(Agréée du 16.2.2016 au 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(Agréée du 14.3.2016 au 1.11.2016)</i> Radio Holland Netherlands B.V <i>(Agréée du 1.11.2016 au 1.3.2017)</i>	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	service.binnenvaart@radioholland.com
4.	Navimar B.V. <i>(Agréée du 17.12.2009 au 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V. <i>(Agréée du 14.7.2010 au 14.7.2015)</i>	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V. <i>(Agréée du 18.12.2009 au 18.12.2015)</i> <i>(Agréée à partir du 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
9.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
10.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
11.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
12.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtdv.nl www.dmtbv.nl
13.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
14.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
15.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
16.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
17.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www. sterkenburgelektro.nl
18.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl

...

Slovaquie

N°	Nom	Adresse	Téléphone +421	Courriel
1.	Navimex, s.r.o. <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Ul. Cervenej Armady 1 03601 Martin		
2.	Stalmach Radar Servis Bratislava <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Pristavna 10 82109 Bratislava		

Hongrie

N°	Nom	Adresse	Téléphone +36	Courriel
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu
2.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 303 0168	info@rsoe.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 459 8050	dnd@dnd.hu

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

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

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

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 33	guichet.navigacion@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'environnement, de l'énergie et de la mer Direction générale des infra- structures de transport et de la mer	Tour Séquoïa 1 Place Carpeaux F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 13 76	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'agréments de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 2.0

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302
26	SIMRAD V5035 Class A / Inland AIS	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	10.4.2015 D	FVT	R-4-303
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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
28	Nauticast A2 Inland AIS Transponder	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 30G 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	8.10.205 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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
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
37	FA-170 Class A / Inland AIS	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho, Nishinomiya, 662-8580, Japan	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho, Nishinomiya, 662-8580, Japan	4.2.2016	FVT	R-4-314
38	Apollo Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	8.9.2016	FVT	R-4-315
39	A200 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronic Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	em-trak Marine Electronic Ltd; Wireless House, Westfield Industrial Estate; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	8.9.2016	FVT	R-4-316

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

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

...

Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
2.	Argenaut GmbH <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles <i>(agréée du 17.9.2010 au 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
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	hb@hbi-schiffstechnik.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
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	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	Saaler Bogen 6 D-13088 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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	service@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	tmginfo@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein <i>(agrée du 21.5.2010 au 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	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
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 1309-0	yr@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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
43.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
44.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de

France¹

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr
5.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
6.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
7.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
8.	FLUVIATECH	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
9.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr

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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
10.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
11.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
12.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
13.	Sud Communication	Espace fréjorgues Ouest 317 Rue Saint Exupéry F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
14.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

Hongrie

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +36	Courriel Site internet
1.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 303 0168	gergely.mezo@rsoe.hu
2.	NOVOFER Zrt	Hegyalja u. 86 H-1112 Budapest	1 319 8913	info@novofer.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 459 8050	dnd@dnd.hu
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvavar utca 4. 1155 Budapest	30 952 864	horvath.gabor@hajovill.hu

Pays-Bas

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(agrée du 6.1.2010 au 6.1.2016)</i> <i>(agrée du 11.2.2016 au 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(agrée du 8.1.2010 au 8.1.2016)</i> <i>(agrée du 12.9.2016 au 12.9.2017)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V. <i>(agrée du 18.12.2009 au 18.12.2015)</i>	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
4.	Huisman Maritiem B.V. <i>(agrée du 9.11.2009 au 9.11.2015)</i>	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
5.	Imtech Marine Netherlands <i>(agrée du 31.7.2009 au 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(agrée du 16.2.2016 au 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(agrée du 14.3.2016 au 1.11.2016)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(agrée du 1.11.2016 au 1.3.2017)</i>	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10-4283344	service.binnenvaart@radioholland.com
6.	Navimar B.V. <i>(agrée du 17.12.2009 au 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
7.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V. <i>(agrée du 14.7.2010 au 14.7.2015)</i>	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
8.	SAM Electronics Nederland B.V. <i>(agrée du 25.11.2009 au 25.11.2014)</i>	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. &	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
	Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(agrée du 18.12.2009 au 18.12.2020)</i>	Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 755397	radioinspections@shiptron.nl http://www.shiptron.com/
10.	Werkina Werkendam B.V. <i>(agrée du 18.12.2009 au 18.12.2015)</i> <i>(agrée à partir du 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
11.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
12.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
13.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl
14.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
15.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
16.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
17.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtdbv.nl www.dmtbv.nl
18.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
19.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
20.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
21.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
22.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
23.	Van der Wal Elektrotechnik	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl

...

Slovaquie

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +421	Courriel Site internet
1.	BONPET SK a.s. <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Gogolova 18 85101 Bratislava	911 554 820	vhodal@centrum.sk

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

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 1/2016 du 1^{er} septembre 2016

RPG BRISTOL

Par la présente, l'automoteur-citerne "RPG Bristol" (numéro officiel d'identification 57198, numéro européen unique d'identification des bateaux inconnu pour l'instant) est autorisé à utiliser du diesel et du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustibles pour son installation de propulsion aux conditions suivantes.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, cet automoteur-citerne peut déroger à cet effet aux articles 8.01, chiffre 3, 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12, ainsi qu'aux prescriptions du chapitre 8bis, sous réserve que les dispositions du chapitre 8ter et de l'annexe T, conformes à la résolution CCNR 2015-II-22, soient respectées.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (16) 29 rev. 1.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 2/2016 du 1^{er} septembre 2016

RPG STOCKHOLM

Par la présente, l'automoteur-citerne "RPG Stockholm" (numéro officiel d'identification 57199, numéro européen unique d'identification des bateaux inconnu pour l'instant) est autorisé à utiliser du diesel et du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustibles pour son installation de propulsion aux conditions suivantes.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, cet automoteur-citerne peut déroger à cet effet aux articles 8.01, chiffre 3, 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12, ainsi qu'aux prescriptions du chapitre 8bis, sous réserve que les dispositions du chapitre 8ter et de l'annexe T, conformes à la résolution CCNR 2015-II-22, soient respectées.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (16) 29 rev. 1.)

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

RECOMMANDATION N° 3/2016
du 1^{er} septembre 2016

RPG STUTTGART

Par la présente, l'automoteur-citerne "RPG Stuttgart" (numéro officiel d'identification 57197, numéro européen unique d'identification des bateaux inconnu pour l'instant) est autorisé à utiliser du diesel et du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion aux conditions suivantes.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, cet automoteur-citerne peut déroger à cet effet aux articles 8.01, chiffre 3, 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12, ainsi qu'aux prescriptions du chapitre 8bis, sous réserve que les dispositions du chapitre 8ter et de l'annexe T, conformes à la résolution CCNR 2015-II-22, soient respectées.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (16) 29 rev. 1.)

5.1 Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle
(Résolution 2016-I-6)

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

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.	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH	Modèle délivré à partir du 12 octobre 2016
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart		Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Modèle délivré jusqu'au 11 octobre 2016
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. Mobilité 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			

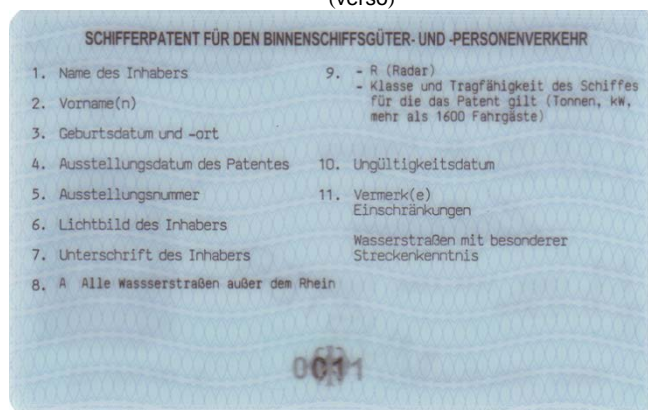
Modèle allemand¹

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)

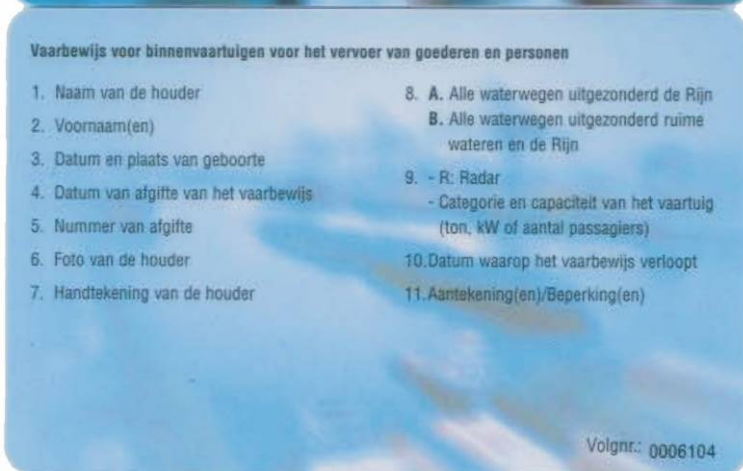
Modèles néerlandais

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (délivré à partir du 12 octobre 2016)



Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (délivré jusqu'au 11 octobre 2016)
(85 mm x 54 mm – fond couleur bleue)

(recto)



(verso)

Groot vaarbewijs I et II

(recto)



Groot vaarbewijs I*)

(verso)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS I, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE HET IJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS EN DE DOLLARD)

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langszij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langszij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.


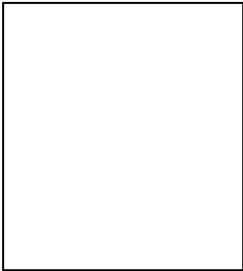
Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

*) Ce document peut également être délivré par le „Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken“.

Modèle belge

Carte conforme à la norme ISO 7810.

(recto)


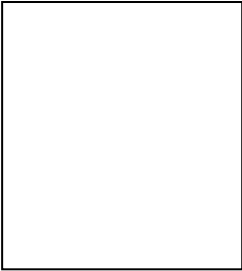
VAARBEDIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN		BELGIE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUSSEL		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. –R		
–P		
10. 01.01.2061		
11.		

(verso)

VAARBEDIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN	
1.	Naam van de houder
2.	Voornaam (namen)
3.	Datum en plaats van geboorte
4.	Datum van afgifte van het vaarbewijs
5.	Nummer van afgifte
6.	Foto van de houder
7.	Handtekening van de houder
8.	A. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd de Rijn B. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd maritieme waterwegen en de Rijn
9.	- R (radar) - P (meer den 12 personen)
10.	Datum waarop het vaarbewijs verboot
11.	Aantekening(en) Beperking(en)
Model van de Europese Unie	

Carte conforme à la norme ISO 7810.

(recto)

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE		BELGIQUE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUXELLES		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

(verso)

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1.	Nom du titulaire
2.	Prénom(s)
3.	Date et lieu de naissance
4.	Date de délivrance du certificat
5.	Numéro de délivrance
6.	Photographie du titulaire
7.	Signature du titulaire
8.	A. Valable sur toutes les voies d'eau sauf le Rhin B. Valable sur toutes les voies d'eau sauf les voies d'eau maritimes et le Rhin
9.	- R (radar) - P (plus de 12 personnes)
10.	Date d'expiration
11.	Mention(s) Restriction(s)
Modèle de l'Union européenne	

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 Tél.: +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	Modèle

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	- 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.	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydgoszcz.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 Gizycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gizycku ul. Łuczańska 5 11-500 Gizycko 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>	<p>Modèle</p>
	Certificat de conduite de catégorie B			<p>Modèle</p>

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)

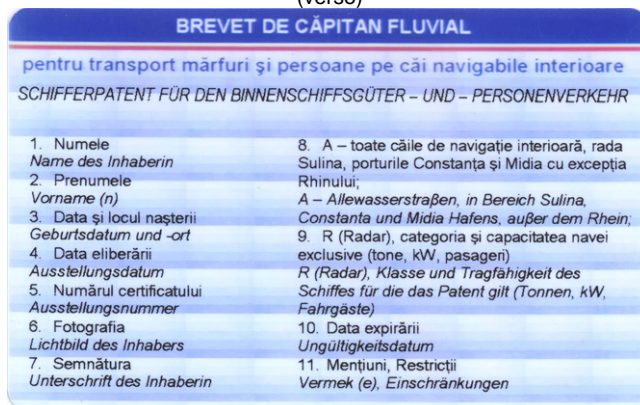
Modèle des certificats de conduite roumains Catégorie A et catégorie B

Certificat de conduite de catégorie A

(recto)



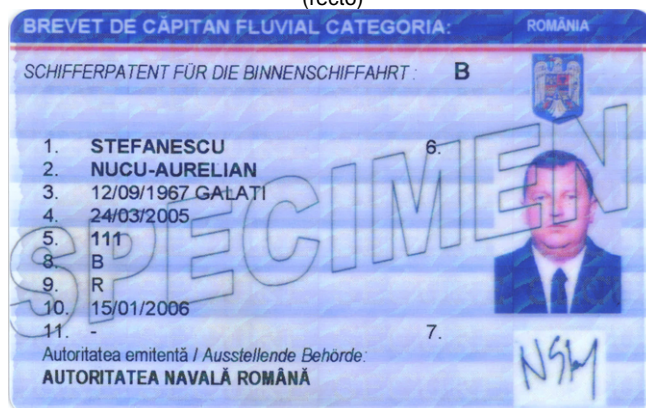
(verso)



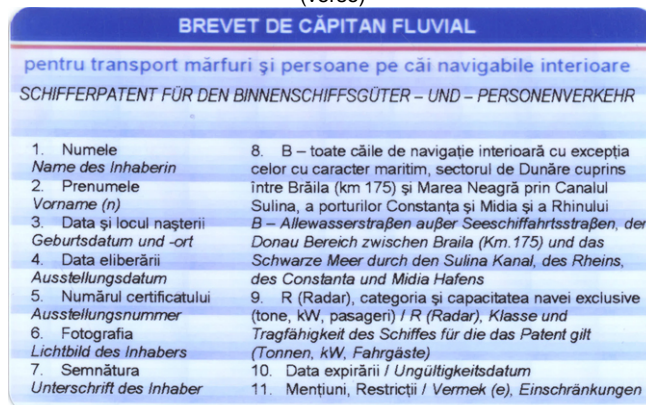
1. Nom
2. Prénom
3. Date et lieu de naissance
4. Date de délivrance
5. Numéro du certificat
6. Photographie du titulaire
7. Signature du titulaire
8. A toutes les voies d'eau sauf le Rhin
9. R (Radar) – catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
10. Date d'expiration
11. Mentions, Restrictions

Certificat de conduite de catégorie B

(recto)



(verso)



1. Nom
2. Prénom
3. Date et lieu de naissance
4. Date de délivrance
5. Numéro du certificat
6. Photographie du titulaire
7. Signature du titulaire
8. A toutes les voies d'eau sauf le Rhin
9. R (Radar) – catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
10. Date d'expiration
11. Mentions, Restrictions

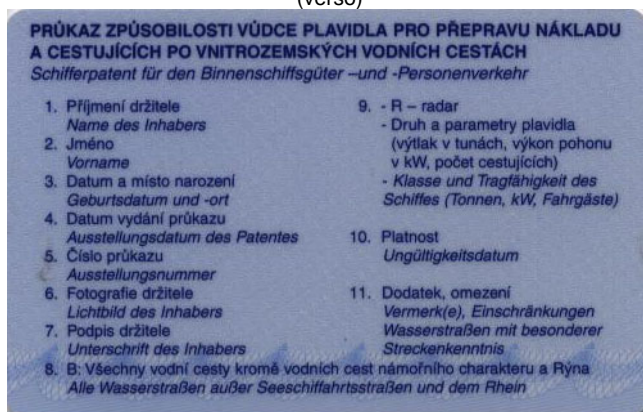
Modèles du certificat de conduite tchèque

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 PLAVBU KAPITÁN B	ČESKÁ REPUBLIKA Státní plavební správa
1.			 fotografie držitele
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.	B		
9.	Bez omezení výtlaku a výkonu motoru / Ist nicht beschränkt		
10.	Bez omezení / Ist nicht beschränkt		
11.			5. 000000

(verso)

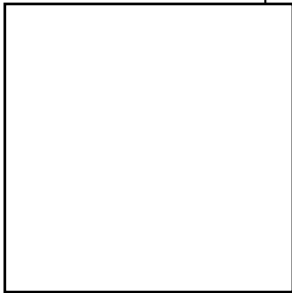
PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH <i>Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr</i>		
1. Příjmení držitele <i>Name des Inhabers</i>		9. - R - radar - Druh a parametry plavidla (výtlak v tunách, výkon pohonu v kW, počet cestujících) - <i>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)</i>
2. Jméno <i>Vorname</i>		10. Platnost <i>Un Gültigkeitsdatum</i>
3. Datum a místo narození <i>Geburtsdatum und -ort</i>		11. Dodatek, omezení <i>Vermerk(e), Einschränkungen</i> <i>Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis</i>
4. Datum vydání průkazu <i>Ausstellungsdatum des Patentes</i>		
5. Číslo průkazu <i>Ausstellungsnummer</i>		
6. Fotografie držitele <i>Lichtbild des Inhabers</i>		
7. Podpis držitele <i>Unterschrift des Inhabers</i>		
8. B. Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna <i>Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein</i>		

Modèles des certificats de conduite hongrois Catégorie A et catégorie B

Certificat de conduite de classe A
(585 mm x 54 mm - Fond bleu clair°)

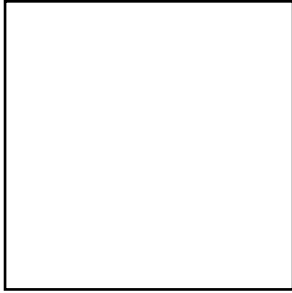
(Les caractéristiques physiques de la carte doivent être conformes aux normes ISO 7810.)

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



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

Certificat de conduite de classe B
(585 mm x 54 mm - Fond bleu clair)
(Les caractéristiques physiques de la carte doivent être conformes aux normes ISO 7810.)



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

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

Modèles des certificats de conduite polonais Categorie A et categorie B

Certificat de conduite de catégorie A

(recto)



PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
A	
1.	6. 
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. A	
9. R, M, I ,	
10.	
11.	
.....	
	5. Nr 000000

(verso)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 000000

Certificat de conduite de catégorie B

(recto)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
6. 	
7. #####	
8. B	
9. R ,	
10.	
11.	
	5. Nr 000000

(verso)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 000000

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 vydaní preukazu odbornej spôsobilosti na vedenie plavidla pre plavbu na Rýne
Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Wasserfahrzeugen, gültig für alle Wasserstrassen der Mitgliedsstaaten einschliesslich der Seeschiffahrtsstrassen 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,

5. 1849/13

10. Bez obmedzenia
11. Duplikát

(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. **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 námorného 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

9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz / *Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, KW, Fahrgüte)*
10. Dátum skončenia platnosti preukazu / *Gültig bis*
11. Záznamy, obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia) / *Vermerk (e), Beschränkungen*

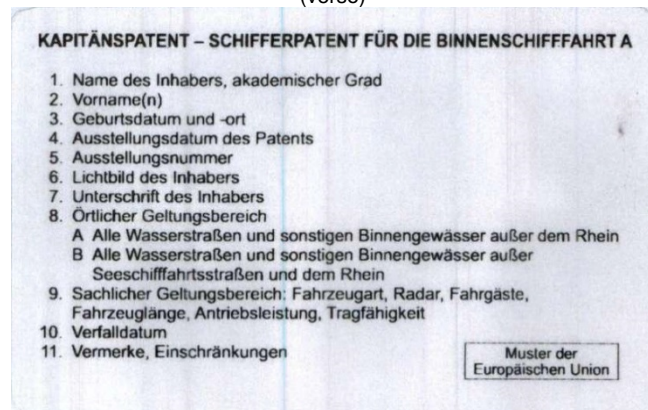
Modèles de patentes autrichiennes de capitaine Catégorie A et catégorie B

Patente de capitaine A

(recto)



(verso)



Patente de capitaine B

(recto)



(verso)



Modèle du certificat de conduite bulgare

(recto)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТНИЦА НА ЕВРОПА SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT		РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ REPUBLIK BULGARIEN Морска администрация Русе Seeadministration Ruse
5. 24685	1. Димитров Dimitrov	
6. 	2. Камен Искренов Kamen Iskrenov	
	3. 11.08.1969 Русе	
	4. 29.10.2010	
	8. Капитан вътрешно плаване Kapitan in der Binnenschiffahrt	
6a. 6908116306	9. - R	
7. 	-	
10. 21.10.2015	11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0 Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0	

(verso)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКИ И ПЪТНИЦИ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТНИЦА SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR	
1. Фамилия / Name des Inhabers	
2. Име /презиме/ Vorname(n)	
3. Дата и място на раждане / Geburtsdatum und -ort	
4. Дата на издаване / Ausstellungsdatum des Patentes	
5. Свидетелство № / Ausstellungnummer	
6. Снимка на притежателя / Lichtbild des Inhabers	
6a. ЕГН / Personenkennzahl	
7. Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers	
8. Правоспособност / Berechtigung	
9. R - (Радар / Radar) - Само за следните категории кораби (тонаж, kW, пътници) / Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgaste)	
10. Валидно до / Ungültigkeitsdatum	
11. Потвърждения и ограничения / Vermerk(e), Einschränkungen	

4501234

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

Appendice 1 à l'instruction de service n° 5

Autorités compétentes pour l'agrément des formations des experts en navigation à passagers

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

Appendice 6 à l'instruction de service n° 5

**Autorités compétentes chargées de la délivrance des attestations
pour le personnel de sécurité**

Allemagne :	Expert : - (délivré par le centre de formation) ; secouriste et porteur d'appareil respiratoire : Offices de l'eau et de la navigation
Belgique :	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
France :	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
Pays Bas :	Inspectie Leefomgeving en Transport
Suisse :	Ports rhénans suisses, Direction de Bâle (experts)

Appendice 5a à l'instruction de service n° 5

Justificatifs relatifs à la formation de porteur d'appareil respiratoire valables immédiatement

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
D-01	RAG Aktiengesellschaft Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Herne Wilhelmstraße 98 D-44649 Herne	Tél. : +49 (0)2325 593-552 organisation du cycle de formation Tél. : +49 (0)2325 593-290 Direction Service central du sauvetage minier Télécopie : +49 (0)2325 593-309 Courriel : andreas.betka@rag.de	Modèle 1
D-02	Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie Kompetenz-Center Notfallprävention Standort Hohenpeißenberg Unterbau 71 1/8 D-82383 Hohenpeißenberg	Tél. : +49 (0)6221 5108-28612 Télécopie : +49 (0)6221 5108-28699 Courriel : notfallpraevention- hpb@bgrci.de	Modèle 2
NL-01	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	Courriel : mail@arbodemaritiem.nl Website : www.arbodemaritiem.nl	voir annexe 3 au RPN ¹
NL-02	Nautiek Trainingen Bratantplein 74 NL-5401 GS Uden	Tél. : +31 (0)413-332153 Télécopie : +31(0)413-375345 Courriel : info@nautiektraining.nl Website : www.nautiektraining.nl	
NL-03	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam	Tél: +31 (0)10-234 43 02 Courriel : info@okmaritime.nl Website : www@okmaritime.nl Courriel : peter@okmaritime.nl	
NL-04	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede		
NL-05	G4S Training & Safety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam		
NL-07	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen		

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

Modèle 1



Hauptstelle für das Grubenrettungswesen



Teilnahmebescheinigung

Herr

geb.

hat am an dem Lehrgang

Atemschutzgeräteträger Übungstag

teilgenommen.

Die Ausbildung erfolgte entsprechend Abschnitt 3.2 der Regeln für die Benutzung von Atemschutzgeräten (BGR 190) und Abschnitt 6 der Feuerwehr- Dienstvorschrift (FwDV 7). Voraussetzung für die Schutzwirkung des Atemschutzgerätes ist ein guter Dichtsitz des Atemanschlusses. Personen mit Bärte oder Koteletten im Bereich von Voll- und Halbmasken sind für das Tragen dieser Atemanschlüsse ungeeignet "DGUV Regel 112-190"

Das Ausbildungsprogramm umfasste u.a. folgende Themen:

- Einsatzgrundsätze der Atemschutzmannschaft/Feuerwehr
- Verhalten bei Sichtbehinderung
- Aufbau und Wirkungsweise von Atemschutzgeräten
- Anlegen und Kurzprüfung von Atemschutzgeräten
- Übung mit Atemschutzgeräten
- Betriebsanweisung (Beispiele)

Herne, den

**Hauptstelle für das
Grubenrettungswesen**

Lehrgangsleiter

Modèle 2



Bescheinigung

Herr

Vorname Name

geb.: *Datum*

hat am Seminar für

Atemschutzgeräteträger

vom *Datum* bis *Datum*

mit Erfolg teilgenommen.

Hohenpeißenberg, *Datum*

Hauptstelle für das Grubenrettungswesen
Im Auftrag

5.3 Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

Tachygraphes

**Sociétés spécialisées agréées pour le montage et le contrôle
conformément à l'article 3.10 et à l'annexe A3
du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin
Etat : Juin 2016**

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
1	Mannesmann-Kienzle	1318-09	SV 1294	FVT – WSV ¹

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau

Heinz Port GmbH
Theodor-Heuss-Str. 15
D-66130 Saarbrücken

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Ayant cessé son activité le 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenze

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV ¹ , D

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ²

A&O Schiffselektrik und –elektronik
Kastanienstraße 10
D-47447 Moers
(Ayant cessé son activité le 18.04.2016)

Carl Goldberg
Reeperbahn 37
D-21481 Lauenburg
(Ayant cessé son activité le 18.04.2016)

DSD Hilgers Stahlbau GmbH
Hilgersstraße
D-56598 Rheinbrohl

E&M Engel & Meier
Schiffselektronik Duisburg
Döbelner Straße 4b
D-12627 Berlin

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Ayant cessé son activité le 25.03.2014)

Elektro Jansen, Inh. J. Jansen
Boschstraße 22
D-49733 Haren (Ems)

¹ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenche

² SRH : Ports rhénans suisses, Bâle (anciennement : Direction de la navigation rhénane, Bâle (RSD)).

Elektrotechnik Kemming
Kirchstraße 21
D-45711 Datteln

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen

Jentson Nachrichtentechnik
Alter Postweg 150
D-26133 Oldenburg

K+K Systemtechnik
An de Deelen 63
D-28779 Bremen

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 8
D-79588 Efringen-Kirchen

KSE Schiffselektronik
Andreas Strake
Rother Berg 80
D-47589 Uedem

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Mohrs + Hoppe GmbH
Saaler Bogen 6
D-13088 Berlin

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg

Reystar Elektrotechnik
Liebigstraße 17b
D-47608 Geldern

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

Wolfgang Hagelstein
Anlagen für die Schifffahrt
Alte Heerstraße 63
D-56329 St. Goar-Fellen
(Ayant cessé son activité le 19.11.2015)

Nautictronic-GmbH
Service-Center
Tramstrasse 66
CH-4142 Münchenstein

Alphatron Marine Deutschland GmbH
Nienhöfener Str. 29-37
D-25421 Pinneberg

Technik-Service T. Schwerdtfeger
Am Streite 10
D-56729 Nachtsheim

Elektro Point Markus Mollus
Honigstraße 21
D-47137 Duisburg

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft
Am neuen Rheinhafen 14
D-67346 Speyer

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Scellé n° NT 29

Snijder Scheepselektro B.V.
Sisalstraat 9
NL -8281 JJ Genemuiden
Scellé n°: NT20

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Ayant cessé son activité le 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenze

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Ayant cessé son activité le 25.03.2014)

Elektro Weber
Lessingstr. 1
D-74855 Haßmersheim

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

¹ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenze

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
7	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gecap
Dhr. C. den Breker
Postbus 475
NL-2900 AL Capelle A/D IJssel
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.
Dhr. T.N. van Maastricht
Bierbosch Haven Noord 1 b
NL-4251 NL Werkendam
CSI-11

Dolderman BV.
Dhr. A Rijsdijk
Postbus 266
NL-3300 AG Dordrecht
CSI-1

IGP
Dhr. P. Goovaerts
Maalderijstraat 87
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)
CSI-15

A. Rullen Installatiebedrijf BV.
Dhr. A. Meeuwissen
Postbus 96
NL-4940 AB Raamsdonkveer
CSI-3

Imtech Marine & Industry
Dhr. B. Breedveld
Postbus 5054
NL-3008 AB Rotterdam
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek
Dhr. G.H.G. Lammers
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

Van Fraeijenhove BV.
Dhr. Van Fraeijenhove
Stationsweg 60 a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

Elektrotechniek Irnsum Sneek
Dhr. R.G. Martens
Rijksweg 19
NL-9011 VA Irnsum
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel
Dhr. M.G. Burger
Postbus 3050
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel
CSI-10

INA – Litton
Dhr. K. Langius
Postbus 1590
NL-3000 BN Rotterdam
CSI-9

Schlömer Schiffswerft
Dhr. T. Verwoerd
Postfach 2109
D-26771 Leer
CSI-18

Linssen Electronica BV.
Dhr. H. Mestrom
Kloosterstraat 3
NL-6051 JB Maasbracht
CSI-13

Electricom
Dhr. Eerland
Westerkade 14
NL-3116 GJ Schiedam
CSI-20

CSI BV.
Dhr. H. Ouali
Kaartenmakerstraat 4
NL-2984 CB Ridderkerk
CSI-8 CSI-21

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Scellé n° NT 29

°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
8		ESP 2000	NL-TR-89003	RDWV, NL

- Indications non disponibles -

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
9	ICS	Veeder Root	NL-TR-89004	RDWV, NL

- Indications non disponibles -

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
Scellé n° M02

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Scellé n° M34

DTM Techniek
Keteldiep 25F
NL-8321 MH Urk
Scellé n° M27

Ultrans TM srl
Bd. Ferdinand 5
RO-900650 Constanta
Scellé n° M12

ETB van Fraeijenhove
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
Scellé n° M15

AiM Slurink Elektrotechniek BV
Ohmweg 71
NL-2952 BB ALBLASSERDAM
Scellé n° M06

Van Tiem Elektro BV
Industriestraat 5
NL-6659 AL WAMEL
Scellé n° M18

BOGENDA ELEKTRO B.V.
Noordeinde 5
NL-3341 LW Hendrik-Ido-Ambacht
Scellé n° M38

Electric Marine Support Binnenvaart B.V.
Nieuwland Parc 307
NL-2952 DD Alblasserdam
Scellé n° M31

Marble Automation
Keteldiep 6
NL-8321 CH Urk
Scellé n° M01

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblasserdam
Scellé n° M26

A. Rullens Installatiebedrijf bv
Sterrekroos 11
NL-4941 VZ Raamsdonksveer
Scellé n° M05

Linssen Electronica BV
Postbus 7213
NL-6050 AE MAASBRACHT
Scellé n° M08

Werkina Werkendam BV
Biesboschhaven Noord 1b
NL4251 NL Werkendam
Scellé n° M10

Seko Scheepelektrotechniek B.V.
Buitenweistraat 4
NL-3372 BC Hardinxveld-Giessendam
Scellé n° M23

Hoogendijk Electric
Ijseldijk 422
NL-2922 BP Krimpen a/d IJssel
Scellé n° M25

Snijder Scheepselektro B.V.
Mr. Snijder
Sisalstraat 9
NL-8281 JJ Genemuiden
Scellé n° M28

Sterkenburg Elektrotechniek
Bereklaauw 11
NL-4251 KP Werkendam
Scellé n° M29

Verhoef Elektrotechniek
Industrieweg 79
NL - 3360 AB Sliedrecht
Scellé n° M21

Van Stappen & Cada Scheepselektro
Vosseschijnstraat haven 140
B-2030 Antwerpen
Scellé n° M04

VEM Elektrotechniek BV
Klokweg 16
NL-3034 KK Rotterdam
Scellé n° M16

M.E.Z. Maritiem Elektro Zeeland
Choorhoekseweg 2
NL- 4424 NW Wemeldinge
Scellé n° M36

Scheepselectra Antwerpen BvbA
Mexicostraat 1b
B-2030 Antwerpen
Scellé n° M41

De Keizer Marine Engineering B.V.
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
Scellé n° M19

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Scellé n° M32

Service Electro
Haven 138
B-2030 Antwerpen
Scellé n° M30

Teus Vlot Diesel & Marine BV
Baanhoek 182b
NL-3361 GN Sliedrecht
Scellé n° M37

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Scellé n° M43

Piet Brouwer Elektrotechniek Urk
Marsdiep 19
NL-8321 MC URK
Scellé n° M42

Gova Scheepselektronika B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
Scellé n° M11

LEEUEWSTEIN SCHEEPSINSTALLATIES BV
Keizerhof 14
NL-3311 JP Dordrecht
Scellé n° M03

...

6. Comité de l'infrastructure et de l'environnement (Résolution 2012-I-13)



**Exigences minimales et recommandations pour la
conception technique des ouvrages sur le Rhin**

Etat: 19 octobre 2016

Résolution 2012-I-13

Sommaire

I. Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin	3
II. Indications concernant la diminution d'échos radar gênants lors de la construction de nouveaux ponts et de franchissement pas des lignes aériennes	9
III. Hauteur des passes navigables des ponts sur le Rhin supérieur en amont de Strasbourg	10
IV. Gabarit de la voie d'eau rhénane	12

I. Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin

Par sa résolution 2012-I-13 la CCNR a pris acte des exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin. Elle a recommandé aux Etats riverains du Rhin d'exiger dès la planification des ouvrages l'application de ces exigences minimales et recommandations afin que les intérêts de la navigation soient dûment pris en considération.

1. Chenal navigable

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

2. Ponts

2.1 Largeur de la passe navigable

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

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

2.2 Hauteur minimum de la passe navigable

Lors de la détermination des hauteurs de la passe navigable de nouveaux ponts, il convient de tenir compte comme suit du transport de conteneurs :

en amont de Strasbourg : transport de conteneurs en trois couches¹
en aval de Strasbourg : transport de conteneurs en quatre couches

Sur la largeur de la passe navigable, doit être prévue la hauteur minimum suivante de la passe navigable :

- a) en amont de Strasbourg (p.k. du Rhin 166,64 à 295,50) : 7,00 + x m par rapport aux plus hautes eaux navigables (PHEN) ou dans le secteur canalisé aux plus hautes eaux pendant lesquelles la navigation peut avoir lieu. Le chapitre III précise la signification de x ;
- b) entre Strasbourg (p.k. du Rhin 295,50) et le bac de Spyck (p.k. du Rhin 857,40) : 9,10 m par rapport aux plus hautes eaux navigables (PHEN) ou dans le secteur canalisé aux plus hautes eaux pendant lesquelles la navigation peut avoir lieu ;
- c) entre le bac de Spyck (p.k. du Rhin 857,40) et Gorinchem (p.k. du Rhin 952,50) / Krimpen (p.k. du Rhin 989,20) : 9,10 m par rapport aux MHW² (maatgevende hoogwaterstand) sur 80 % de la largeur normalisée ou, dans le secteur canalisé (Neder-Rijn/Lek) pour la totalité de la largeur normalisée.

La hauteur minimum de la passe navigable de nouveaux ponts ne doit toutefois pas être inférieure à la hauteur de la passe navigable de ponts existants ou planifiés à proximité, afin d'éviter la création d'un goulet d'étranglement supplémentaire.

¹ Selon ISO 668, un conteneur standard présente une hauteur de 2,60 m.

² 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. Cette hauteur d'eau est beaucoup plus élevée que la marque de crue II en Allemagne, à partir de laquelle la navigation est interrompue.

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

Sont déterminantes les hauteurs des passes navigables pour tous les débits jusqu'à la marque de crue II conformément à l'article 10.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

2.3 Signalisation des ponts

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

En outre, les piles de ponts des passes navigables devront être équipées de réflecteurs pour la navigation au radar. Des réflecteurs-radar fixés sur des flèches suffisamment longues sont préférables à des balises avec réflecteurs-radar.

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

- d'éclairer les panneaux de signalisation des ponts de nuit et par temps bouché,
- d'éclairer les têtes des piles de ponts lorsque la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial l'exigent,
- d'éclairer sans risque d'éblouissement les flancs des piles côté chenal navigable dans le cas de ponts à large superstructure.

L'éclairage de la route franchissant le pont ainsi que les phares du trafic routier ne doivent pas éblouir la navigation.

2.4 Visualisation de ponts sur l'image radar

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

2.5 Construction et entretien de ponts

Les restrictions ou interruptions de la navigation sont à réduire au maximum. Pendant la construction et l'entretien, la hauteur minimum de la passe navigable doit être disponible au moins en partie pour la navigation.

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

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

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

3. Lignes aériennes

Concernant la hauteur libre de lignes aériennes entre le point le plus bas de la ligne dans des conditions défavorables et les PHEN/MHW¹ à retenir ou, dans le secteur canalisé, la hauteur d'eau maximale pour laquelle la navigation peut avoir lieu, s'appliquent les valeurs minimum suivantes :

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

Les lignes aériennes doivent être placées et conçues de telle manière qu'il soit démontré qu'elles ne gênent pas la navigation au radar. Des indications supplémentaires figurent au chapitre II.

4. Bacs

Sur les eaux navigables du Rhin ne doivent être mis en service que des bacs à navigation libre, ce type de bacs entravant le moins la navigation. De nouveaux bacs non libres et ponts flottants ne doivent plus être autorisés.

En cas de remplacement ou de transformation de bacs à traîlle existants, s'appliquent les valeurs minimum suivantes pour la hauteur libre entre le point le plus bas du câble dans des conditions défavorables et la marque de crue II en vigueur à cet endroit ou dans le secteur canalisé, la hauteur d'eau maximale pour laquelle la navigation peut avoir lieu :

p.k. du Rhin	Hauteur minimum
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x la hauteur minimum de la passe navigable selon la sous-section 2.2

5. Systèmes de télécabines

Pour la hauteur libre des systèmes de télécabines franchissant le fleuve, entre le point le plus bas du câble dans des conditions défavorables, y compris la télécabine qui y est suspendue et la marque de crue II en vigueur à cet endroit ou dans le secteur canalisé, la hauteur d'eau maximale pour laquelle la navigation peut avoir lieu, s'appliquent les valeurs minimum suivantes :

p.k. du Rhin	Hauteur minimum
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x la hauteur minimum de la passe navigable selon la sous-section 2.2

Les systèmes de télécabines doivent être placés et conçus de telle manière qu'il soit démontré qu'ils n'affectent pas la navigation au radar.

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

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. Cette hauteur d'eau est beaucoup plus élevée que la marque de crue II en Allemagne, à partir de laquelle la navigation est interrompue.

6. Franchissement des eaux navigables par des ouvrages sous le fond du lit (câbles, conduites et tunnels)

6.1 Conception des franchissements

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

6.2 Recouvrement minimum

Pour toute nouvelle construction et pose de franchissements, la distance minimum entre l'arête supérieure du câble, de la conduite ou de l'ouvrage et le fond du lit (recouvrement minimum) doit être de 2,50 m.

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

6.3 Insuffisance du recouvrement minimum

Si le recouvrement minimum n'est plus assuré au fil du temps en raison d'une érosion inattendue du fond du lit, une interdiction d'ancrer peut être instaurée lorsque le recouvrement est inférieur à 1,50 m.

Lorsque le recouvrement est inférieur à 1,00 m, le câble ou la conduite doivent être condamnés et retirés du fond du lit. Dans le secteur des aires de stationnement, des mesures appropriées sont à prendre si le recouvrement est inférieur à 1,50 m.

7. Ouvrages de prise ou de déversement d'eau

Les ouvrages et conduites destinés à la prise ou au déversement d'eau dans ou sous le chenal navigable doivent être évités.

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

Les courants transversaux dans le chenal navigable ainsi que des fluctuations du plan d'eau susceptibles d'avoir des conséquences pour la navigation doivent être évités.

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

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

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

9. Exigences générales concernant les immeubles et ouvrages le long du ou dans le Rhin

Les installations, quelles qu'elles soient, situées le long ou dans le Rhin, doivent être construites et équipées de sorte à ne pas constituer un danger pour la navigation. Les immeubles et ouvrages ainsi que les plantations dans les zones de berge ne doivent pas entraver les conditions de visibilité de la navigation ni exercer une influence négative sur la qualité de l'image-radar de la navigation.

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

10. Digues longitudinales et creux de berges

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

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

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

11. Suppression d'ouvrages

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

Si des parties de ces ouvrages subsistent sous le fond du lit, une distance minimum de 1,00 m doit être assurée entre l'arête supérieure de la partie résiduelle de l'ouvrage et le fond du lit.

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

12. Grands ouvrages

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

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

13. Définitions

<u>Eaux navigables</u> :	Partie de la voie d'eau qui est utilisée par la navigation de passage selon les conditions locales.
<u>Chenal navigable</u> :	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages sont entretenus autant que possible pour la navigation de passage.
<u>Largeur de la passe navigable</u> :	Largeur d'une passe navigable délimitée par des constructions ou signaux de navigation.
<u>Hauteur de la passe navigable</u> :	Distance verticale entre le plan d'eau et le point le plus bas d'une superstructure à l'intérieur de la largeur de la passe navigable d'un objet.
<u>Largeur normalisée</u> :	Distance entre les deux lignes normalisées s'étendant le long de la rive gauche et de la rive droite. Elle correspond approximativement à la largeur des eaux navigables.
<u>Ligne normalisée</u> :	La ligne théorique tracée sur les têtes des épis le long d'un fleuve / d'une rivière.
<u>Recouvrement</u> :	Distance existant entre le point le plus bas du fond du lit et le point le plus haut d'un ouvrage de franchissement sous le fond du lit.
<u>Condition de visibilité</u> :	Vue depuis la timonerie sur la voie d'eau y compris sur les rives et talus, ainsi que les signaux de navigation installés sur la rive

II. Indications concernant la diminution d'échos radar gênants lors de la construction de nouveaux ponts et de franchissements par des lignes aériennes

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

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

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

III. Hauteur des passes navigables des ponts sur le Rhin supérieur en amont de Strasbourg

Généralités

Des études ont fait apparaître qu'une hauteur de la passe navigable de 7,00 m est en règle générale insuffisante pour le transport de conteneurs en trois couches, notamment compte tenu du développement important généralement annoncé pour la navigation-conteneurs.

La hauteur minimum de la passe navigable nécessaire concrètement, à savoir

7,00 + x m

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

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

en veillant à éviter pour toutes les situations envisageables l'apparition de nouvelles restrictions.

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

Une hauteur de la passe navigable de 7,46 m est également assurée durant près de la moitié de l'année au pont de Chalampé. Lors de la planification de nouveaux ponts ainsi que lors de transformations de ponts existants, il conviendrait néanmoins de fixer au cas par cas la hauteur de la passe navigable qui est nécessaire, en tenant compte du transport de conteneurs en trois couches ainsi que de l'ensemble des conditions de débit jusqu'à la marque de crue II, conformément à l'article 10.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

Hauteurs existantes des passes navigables

Les hauteurs des passes navigables mesurées sur le Rhin supérieur en amont de Strasbourg ont été communiquées par les délégations française et allemande pour 8 ponts dans le secteur des écluses et 8 autres ponts piétons, routiers et ferroviaires. Comme le montre le tableau ci-après, elles varient dans la fourchette de valeurs indiquée en fonction de la condition de débit du moment.

Etat 2009 basé sur les courbes en continu 1966 - 2000 (Base pour EE 2002)							
(Seulement une hauteur de la passe navigable de 7 m est garantie. Les hauteurs des passes navigables indiquées ci-après ne sont pas garanties.)							
Pont	P.K. du Rhin	Hauteur des passes navigables en m pour					
		Ret. Hydrostat.	1000 m³/s	2100 m³/s	2300 m³/s	2400 m³/s	PHEN
		Hauteur supérieure de la passe navigable disponible en moyenne					
		50 % de l'année	97 % de l'année				99 % de l'année
Pont "Mittlere Brücke" (pour information) ¹							
Passe vers l'amont	166,53						5,10
Passe vers l'aval							5,40
Pont "Johanniterbrücke"	167,14						5,30
Pont "Dreirosenbrücke"	167,80						8,00
Passerelle pour piétons de Huningue	170,2	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80
Pont Palmrain Weil	171,33	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}
Ecluse Kembs	179,28	8,54	8,09	7,64	7,64	7,64	7,64
Ecluse Ottmarsheim	193,83	8,70	8,30	7,90	7,90	7,90	7,90
Pont A 36 Ottmarsheim	194,30	8,83	8,43	7,83	7,83	7,83	7,83
Pont Chalampé	199,26	8,79	7,46	7,06	7,06	7,06	7,06
Ecluse Fessenheim	210,69	8,70	8,35	8,05	8,05	8,05	8,05
Ecluse Vogelgrün	224,73	8,80	8,50	7,60	7,40	7,30	7,30
Ecluse Marckolsheim	240,06	9,30	9,13	8,22	8,06	7,98	7,70
Ecluse Rhinau	256,36	8,80	8,54	8,16	8,08	8,04	7,67
Ecluse Gerstheim	272,48	9,23	9,08	8,22	8,10	8,04	7,50
Pont Altenheim-Eschau	282,80	7,30 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,25 ^{B)}
Ecluse Strasbourg	287,56	10,62	9,72	8,32	8,19	8,12	7,70
Mimram (Pont pour piétons Strasbourg-Kehl)	292,95	9,65	9,05	8,30 ^{C)}	8,16 ^{C)}	8,09 ^{C)}	7,50
Pont de l'Europe	293,48	9,07	8,47	7,85 ^{C)}	7,72 ^{C)}	7,65 ^{C)}	6,79
Pont ferroviaire	293,69	9,31	8,89	8,07 ^{C)}	8,01 ^{C)}	7,88 ^{C)}	7,15
^{A)} Pour les hauteurs des passes navigables ne s'appliquent pas les fréquences annuelles indiquées, étant donné que celles-ci dépendent des conditions de débit au barrage de Kembs. Le pont présente une arête inférieure en arc assurant une hauteur de la passe navigable d'environ 7,80 m sur une largeur de 80 m. L'objectif de retenue de 244,25+NN peut être assuré jusqu'à un débit de 2800 m³/s.							
^{B)} Le pont présente une arête inférieure en arc assurant une hauteur de la passe navigable d'environ 7,80 m sur une largeur de 100 m. Les hauteurs des passes navigables à partir de 2100 m³/s ont été calculées sur la base des calculs de la hauteur du plan d'eau d'eau de la BAW Karlsruhe (2004).							
^{C)} Les hauteurs des passes navigables à partir de 2100 m³/s ont été calculées sur la base des calculs de la hauteur du plan d'eau de la BAW Karlsruhe (1998).							
Pour les ouvrages destinés à la navigation qui sont situés sur le Grand Canal d'Alsace, il a été considéré que les hauteurs des passes navigables pour des débits supérieurs à 1400 m³/s sont égales aux hauteurs des passes navigables en période de PHEN.							
Fréquences : Echelle Weil, p.k. du Rhin 241,245, données disponibles à partir de 1985 Echelle Altenheim (Echelle du Land), p.k. du Rhin 280,25, données disponibles à partir de 1992 Echelle Kehl-Kronenhof, p.k. du Rhin 292,245, données disponibles à partir de 1970							

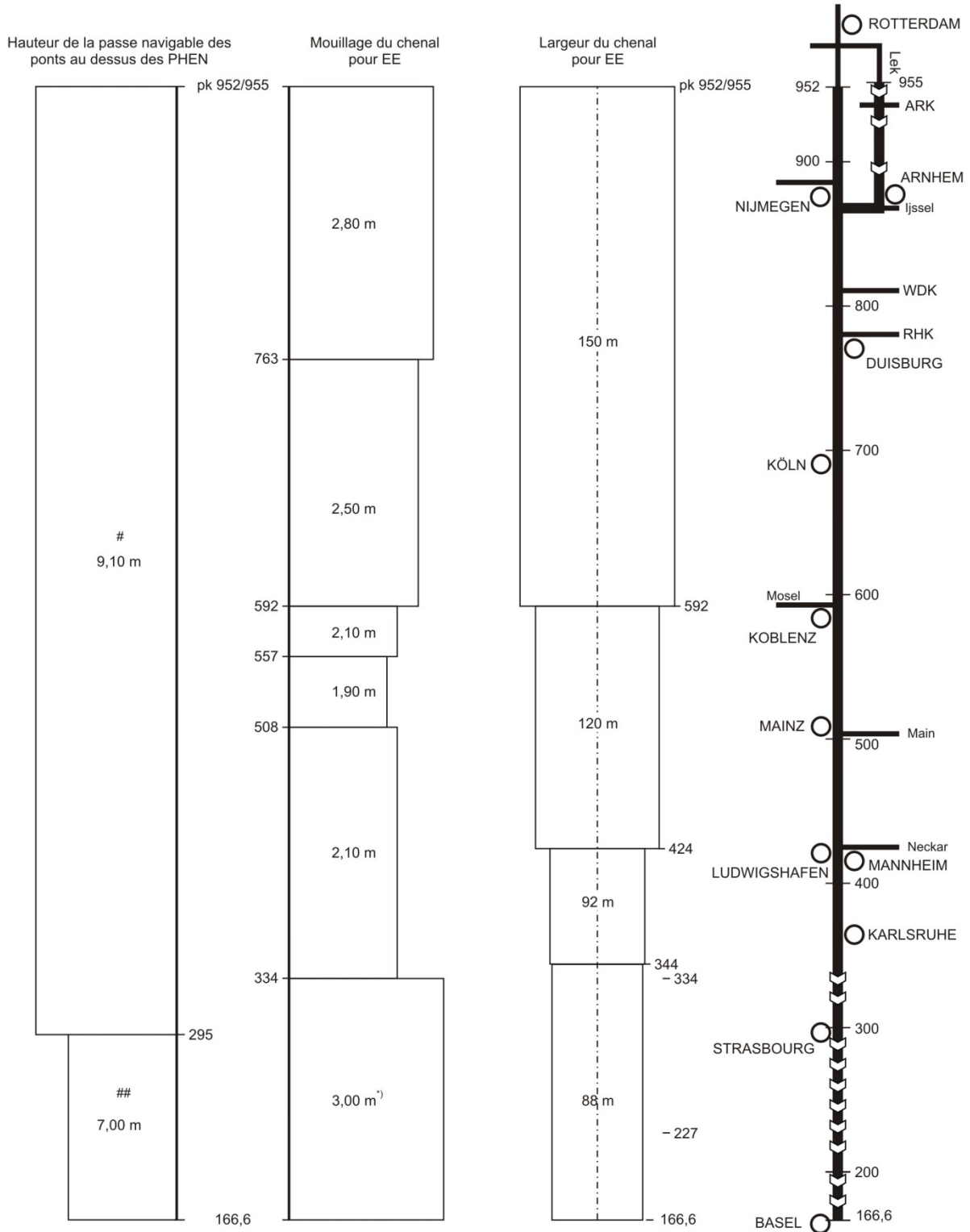
¹ Le pont "Mittlere Brücke" n'est pas couvert par le champ d'application de l'Acte de Mannheim et, par conséquent, ne relève pas de la compétence de la CCNR.

IV. Gabarit de la voie d'eau rhénane

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

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

GABARIT DE NAVIGATION DU RHIN



¹⁾ Hauteur d'eau garantie

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

Au pont de l'Europe (p.k. 293,48), la hauteur de la passe navigable des ponts est de PHEN + 6,79 m.

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

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

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

PROTOCOLE 20

Budget de la Commission centrale pour 2017

Résolution

La Commission centrale adopte le budget 2017 qui est fixé à **2 578 705.- €**

La cotisation de chaque Etat, s'élève à **515 741.-€**

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

PROTOCOLE 21

Approbation des comptes de l'exercice 2015 de la Commission centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission centrale approuve les comptes de l'exercice 2015 et donne quitus au Secrétaire général.

PROTOCOLE 22

Approbation des comptes de l'exercice 2015 du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes et du Secrétariat, la Commission centrale donne quitus au Secrétaire général pour les comptes 2015.

PROTOCOLE 23

Renouvellement du mandat de la Secrétaire générale adjointe

Résolution

La Commission centrale convient de prolonger, à dater du 21 janvier 2017 l'engagement de Madame Katrin MOOSBRUGGER comme Secrétaire générale adjointe de la Commission centrale pour une période de 4 ans.

PROTOCOLE 24

Modification du Règlement du personnel

Résolution

La Commission centrale,

sur proposition de son Sous-Comité administratif,

adopte le Règlement du personnel modifié, annexé à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1er janvier 2017.

Annexe

Règlement du personnel du Secrétariat

(arrêté par la résolution CCR 1979-II-45 bis)

RÈGLEMENT DU PERSONNEL DU SECRÉTARIAT DE LA COMMISSION CENTRALE¹

Chapitre I CHAMP D'APPLICATION

Article 1

Le présent Règlement du personnel s'applique aux agents recrutés sur la base du tableau des emplois visé à l'article 7.

Chapitre II DIRECTION ET COMPOSITION DU SECRÉTARIAT

Article 2

Le Secrétariat de la Commission centrale est dirigé par un Secrétaire général qui en assure l'administration générale.

Le Secrétaire général est assisté d'un Secrétaire général adjoint, d'un Ingénieur en chef et des autres agents nécessaires.

Chapitre III DEVOIRS ET OBLIGATIONS DU PERSONNEL DU SECRÉTARIAT

Article 3

Les agents de la Commission centrale doivent s'acquitter de leurs fonctions et régler leur conduite en ayant uniquement en vue les intérêts de la Commission. Ils ne doivent, dans l'accomplissement de leurs devoirs, solliciter ni accepter d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune autorité, organisation ou personne extérieure à la Commission.

Ils ne peuvent accepter d'un gouvernement ou d'une autre source extérieure à la Commission centrale, sans autorisation de celle-ci, une distinction honorifique, une décoration, une faveur, un don, sauf au titre de services rendus avant l'entrée en fonction.

Article 4

Les agents de la Commission centrale ne peuvent avoir un autre emploi rémunéré ou des activités incompatibles avec leurs devoirs. L'exercice de toute autre activité est subordonné à l'autorisation du Secrétaire général. Pour ce dernier, l'autorisation est donnée par le Président de la Commission centrale.

Les agents de la Commission centrale doivent s'abstenir de tout acte et de toute publication ou expression publique d'opinion qui seraient incompatibles avec leurs devoirs et obligations envers la Commission ou de nature à porter à celle-ci un préjudice moral ou matériel.

¹ Arrêté par la résolution CCR 1979-II-45 bis, modifié par la résolution CCR 2014-II-26.

Article 5

Les agents de la Commission centrale sont tenus d'observer une discrétion absolue, même après la cessation de leurs liens professionnels avec la Commission, sur tout ce qui concerne les faits et informations qui viendraient ou seraient venus à leur connaissance dans l'exercice de leurs fonctions ; ils ne doivent communiquer sans autorisation expresse du Secrétaire général, sous quelque forme que ce soit, à une personne non qualifiée pour en prendre connaissance, aucun document ou aucune information qui n'auraient pas été rendus publics.

Les travaux que les agents de la Commission centrale se proposent de publier au sujet de questions de la compétence de la Commission sont soumis au Secrétaire général, qui le cas échéant en réfère au Président de la Commission centrale.

Chapitre IV **PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS**

Article 6

Les agents de la Commission centrale bénéficient des privilèges et immunités que leur reconnaît l'Accord conclu le 10 mai 1978 entre le Gouvernement français et la Commission centrale relatif au siège de l'organisation et à ses privilèges et immunités sur le territoire français. Ces privilèges et immunités sont conférés dans l'intérêt de la Commission centrale.

Chaque fois que ces privilèges et immunités peuvent être mis en cause, l'agent intéressé doit immédiatement en rendre compte au Secrétaire général.

Chapitre V **EMPLOIS ET GRADES**

Article 7

A chaque emploi de la Commission centrale correspond un grade.

L'effectif des agents ne peut pas dépasser en nombre et en grades l'effectif correspondant au tableau des emplois. Ce tableau, approuvé par la Commission centrale, est établi en fonction des nécessités du service et dans la limite des autorisations budgétaires.

Article 8

Les agents de la Commission centrale visés à l'article 12 sont classés dans les quatre catégories suivantes :

- a) la catégorie A, qui comprend les grades correspondant à des fonctions de conception et d'étude, dont l'exercice requiert un diplôme d'enseignement supérieur ;
- b) la catégorie L, qui comprend les grades correspondant à des fonctions de traduction, dont l'exercice requiert un diplôme d'enseignement supérieur ;
- c) la catégorie B, qui comprend les grades correspondant à des fonctions d'application et d'encadrement ou de secrétariat et d'exécution, dont l'exercice requiert un diplôme de bachelier, un brevet supérieur ou un diplôme équivalent ;
- d) la catégorie C, qui comprend les grades correspondant à des fonctions manuelles ou de service, dont l'exercice requiert le brevet d'études du premier cycle, le brevet élémentaire, un certificat d'aptitude professionnelle ou un diplôme équivalent.

Article 9

Le Secrétaire général peut à tout moment, dans l'intérêt du service, affecter un des agents visés à l'article 12 à un autre emploi correspondant à son grade.

Chapitre VI **RECRUTEMENT, AVANCEMENT ET NOTATION**

Article 10

Le Secrétaire général, le Secrétaire général adjoint et l'Ingénieur en Chef sont nommés et révoqués de leurs fonctions par la Commission centrale.

Les agents susmentionnés sont nommés pour une durée de quatre ans. Leur mandat peut être renouvelé deux fois. Un troisième renouvellement est possible à titre exceptionnel, notamment si aucun autre candidat n'est disponible.

Le contrat d'engagement des agents susmentionnés est conclu avec la Commission centrale représentée par son Président. Ce contrat précise leurs conditions d'emploi et de rémunération ainsi que les conditions dans lesquelles ils bénéficient d'une protection sociale.

Article 11

Le Secrétaire général nomme à tous les emplois de la Commission centrale autres que ceux qui sont visés à l'article 10. Il veille à ne faire appel qu'à des personnes possédant les qualités voulues de compétence et d'intégrité.

Article 12

Les agents de la Commission centrale autres que ceux qui sont visés à l'article 10 sont recrutés sur la base d'un contrat conclu avec la Commission centrale, représentée par le Secrétaire général. Ce contrat d'engagement précise les conditions d'emploi particulières à l'agent recruté, telles les fonctions à exercer, la catégorie et l'échelon attribué, la durée du contrat ainsi que les conditions auxquelles il peut être éventuellement renouvelé lorsqu'il vient à expiration. Il prévoit une période d'essai de 6 mois.

Article 13

Pour pouvoir être nommé à un emploi de la Commission centrale le candidat doit :

- a) posséder la nationalité d'un des pays membres de la Commission ;
- b) être âgé de 16 ans au moins et de 60 ans au plus ;
- c) posséder la qualification exigée ;
- d) n'avoir aucune maladie ou infirmité de nature à l'empêcher de remplir sa tâche.

Article 14

Tout candidat à un emploi de la Commission centrale doit produire un certificat médical établissant qu'il répond aux conditions visées à l'article 13, d. Ce certificat doit être délivré par un médecin désigné par le Président de la Commission centrale ou par le Secrétaire général.

Article 15

Les agents visés à l'article 12 ne peuvent être recrutés qu'en cas de vacance effective dans la catégorie dans laquelle ils sont recrutés.

Ils sont classés en principe à l'échelon de début de leur catégorie. Cependant, ils peuvent être reclassés à un échelon supérieur compte tenu de la pratique professionnelle dont ils justifient dans une profession correspondant à l'emploi pour lequel ils sont recrutés.

Article 16

Les agents visés à l'article 10 ont un entretien d'évaluation avec la présidence à la fin de son mandat de deux ans. Un tel entretien a également lieu avec les agents qui sollicitent un renouvellement de leur mandat. La présidence peut renoncer à un entretien avant le renouvellement d'un mandat notamment si l'évaluation régulière a eu lieu peu de temps auparavant.

Les agents visés à l'article 12 font l'objet, chaque année, d'une notation relative à leur valeur professionnelle. Cette notation, attribuée par le Secrétaire général après consultation du supérieur hiérarchique, est communiquée à l'agent intéressé.

Article 17

Le Secrétaire général décide des promotions des agents visés à l'article 12. Il ne peut toutefois prononcer de promotion à un grade supérieur qu'en cas de vacance d'emploi dans ce grade et de notation particulièrement satisfaisante de l'agent intéressé.

Les avancements d'échelon sont automatiques. Toutefois, l'ancienneté requise pour le passage d'un échelon à l'échelon immédiatement supérieur peut, par décision du Secrétaire général, être réduite ou augmentée dans le cas où la notation de l'agent est exceptionnellement bonne ou exceptionnellement mauvaise.

Chapitre VII *DURÉE DE TRAVAIL*

Article 18

Le Secrétaire général fixe la semaine et les horaires de travail. Toutefois, la durée hebdomadaire normale de travail à temps plein est de 40 heures.

Les agents sont tenus, lorsque les circonstances l'exigent et à la demande du Secrétaire général, d'assurer leur service en dehors des heures normales de travail.

Les prestations effectuées en dehors des heures normales de travail par les agents de grades C 1 à B 2 inclus donnent lieu à l'octroi d'un congé compensatoire ou d'une indemnité.

Chapitre VIII
RÉMUNÉRATION

Article 19

Le traitement des agents est fonction de leur catégorie, de leur grade et de leur échelon. Il est calculé d'après les tableaux en appendice 2 du présent Règlement.

La Commission centrale arrête les adaptations des traitements rendues nécessaires par les fluctuations du coût de la vie.

Chapitre VIII bis
ALLOCATION DE FOYER

Article 19bis

Les agents visés à l'article 12 bénéficient d'une allocation de foyer dans les conditions fixées par la Commission centrale.

Chapitre IX
SÉCURITÉ SOCIALE

Article 20

Les agents visés à l'article 12 sont soumis à la législation française de sécurité sociale. Ils bénéficient en outre d'un régime complémentaire d'assurance longue maladie et invalidité ainsi que d'une allocation de décès dans les conditions fixées par la Commission centrale.

Article 20bis

Les agents de la Commission centrale ne relèvent pas de la législation française des prestations familiales. En la matière ils sont soumis au régime institué par la Commission centrale.

Article 21

Les agents visés à l'article 10 bénéficient d'un régime de retraite et les agents visés à l'article 12 d'un régime complémentaire de retraite dans les conditions déterminées par la Commission centrale.

Article 22

Les agents visés à l'article 10 supportent par retenue mensuelle sur leur traitement la moitié et les autres agents le tiers des montants des primes afférentes aux contrats d'assurance collectifs souscrits par la Commission centrale en matière de retraite.

Chapitre X
REMBOURSEMENT DE FRAIS

Article 23

Les frais de transport et les indemnités de déplacement des agents voyageant pour le service de la Commission centrale sont à la charge de la Commission dans les conditions fixées par elle.

Article 24

Les frais de déménagement des agents visés à l'article 10 ainsi que ceux des agents des catégories A et L visés à l'article 12 sont, dans les conditions fixées par la Commission centrale, à la charge de celle-ci lors de la nomination et à la fin du contrat. Toutefois, ces frais ne sont pas supportés par la Commission lorsque les agents intéressés des catégories A et L sont résidents permanents du département du Bas-Rhin.

Chapitre XI
CONGÉS

Article 25

Les agents bénéficient d'un congé annuel de vacances calculé à raison de 2 jours 1/2 ouvrés par mois complet de service.

Ce congé est pris, avec l'autorisation préalable du Secrétaire général, dans des conditions compatibles avec les nécessités du service.

Les périodes d'absence pour cause de maladie ou d'accident dépassant au total 3 mois au cours d'une année civile suppriment le droit à un congé pour ces périodes.

Article 26

Les agents de la Commission centrale peuvent obtenir un congé spécial de courte durée quand des raisons personnelles dûment justifiées les empêchent momentanément d'exercer leurs fonctions.

Article 27

Les femmes agents de la Commission centrale ont droit à un congé de maternité de 6 semaines avant l'accouchement et de 10 semaines après la date de l'accouchement.

Article 28

Les agents de la Commission centrale dans l'incapacité d'exercer leurs fonctions par suite de maladie ou d'accident ont droit à un congé pour raisons de santé. La Commission centrale fixe dans les dispositions d'application du présent Règlement le régime auquel les agents sont soumis lorsqu'ils bénéficient de ce congé.

Chapitre XII
CESSATION DE FONCTIONS

Article 29

Les contrats de stage peuvent être résiliés par chacune des parties moyennant préavis d'un mois.

Article 30

Hormis le décès et la limite d'âge, il ne peut être mis fin aux fonctions d'un des agents visés à l'article 12 avant le terme de son contrat d'engagement que par la démission volontaire, la démission d'office en présence de faits dont l'agent est responsable, tel un changement de nationalité au sens de l'article 13 a), et qui rendent impossible le maintien du contrat d'engagement, la révocation, le licenciement pour suppression d'emploi ou pour insuffisance professionnelle ou incapacité définitive.

La démission volontaire et le licenciement pour suppression d'emploi prennent effet à l'expiration d'un délai de préavis de deux mois.

Le licenciement pour insuffisance professionnelle ou incapacité définitive prend effet à l'expiration d'un délai de préavis d'un mois.

La démission d'office et la révocation prennent effet sans préavis.

Article 31

Une indemnité est accordée en cas de suppression d'emploi. Elle est calculée sur la base de la durée des services accomplis à la Commission centrale et du dernier traitement dont bénéficie l'agent intéressé conformément au barème des traitements. Elle est d'un mois de traitement par année de service et est augmentée de la fraction de mois correspondant à la fraction d'année s'ajoutant aux années complètes de service. Elle ne peut toutefois dépasser le montant correspondant au traitement de 24 mois, mais elle est majorée des allocations familiales.

Aucune indemnité de perte d'emploi n'est due à l'agent nommé dans une autre organisation internationale ou à un emploi comportant une rémunération comparable ou réintégré immédiatement dans une administration nationale.

Article 32

L'agent qui a atteint l'âge de 65 ans cesse d'exercer ses fonctions.

Chapitre XIII **SANCTIONS**

Article 33

Tout manquement à ses devoirs au sens du présent Règlement expose l'agent à une mesure disciplinaire.

Les mesures disciplinaires applicables aux agents visés à l'article 10 sont l'avertissement par écrit, le blâme et la révocation. Ces sanctions sont prononcées par la Commission centrale.

Les mesures disciplinaires applicables aux agents visés à l'article 12 sont, suivant la gravité de la faute, l'avertissement par écrit, le blâme, la suspension temporaire de l'avancement d'échelon, l'abaissement d'échelon, la rétrogradation et la révocation. Ces sanctions sont prononcées par le Secrétaire général.

Article 34

Aucune mesure disciplinaire ne peut être infligée sans que l'agent intéressé n'ait été au préalable entendu soit par la Commission centrale lorsque cet agent est un des agents visés à l'article 10, soit par le Secrétaire général lorsque cet agent est un des agents visés à l'article 12.

De plus, le Secrétaire général ne peut infliger de mesure disciplinaire autre que l'avertissement par écrit et le blâme sans avoir pris l'avis d'un représentant du personnel désigné par le Comité du personnel.

Article 35

Toute mesure disciplinaire fait l'objet d'un acte écrit indiquant son motif. Une copie de cet acte doit être remise à l'agent intéressé.

Chapitre XIV **REPRÉSENTATION DU PERSONNEL**

Article 36

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

Article 37

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

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

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

Article 37bis

Les agents jouissent du droit d'association.

Chapitre XV **DIFFÉRENDS**

Article 38

Réclamation administrative

a) Agents visés à l'article 12

Tout agent visé à l'article 12 peut adresser au Secrétaire général, en invoquant la non observation du présent Règlement, des règlements d'application ou du contrat d'engagement, une réclamation tendant à obtenir le retrait ou la modification d'une décision lui faisant grief.

La réclamation doit être adressée dans les soixante jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée. Le Secrétaire général accuse réception de la réclamation.

Avant de prendre une décision sur la réclamation, le Secrétaire général entend le requérant et consulte un représentant du personnel désigné par le Comité du personnel. Il prend une décision écrite motivée qu'il notifie au requérant. L'absence de réponse dans les trente jours suivant la réception de la réclamation vaut décision implicite d'acceptation.

Cette procédure est ouverte *mutatis mutandis* aux anciens agents et aux ayants droit des agents et anciens agents visés à l'article 12 dans un délai de quatre-vingt-dix jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée.

L'agent peut également saisir le Secrétaire général d'une demande écrite l'invitant à prendre une décision ou une mesure à laquelle il estime avoir droit, ou l'invitant à une modification d'une notation annuelle qu'il estime injustifiée.

Lorsque le Secrétaire général n'a pas répondu dans les soixante jours à la demande de l'agent, ce silence vaut décision implicite de rejet.

La réclamation n'a en principe pas d'effet suspensif. Cependant, le Secrétaire général peut décider, à la demande de l'agent, de surseoir à l'exécution de la décision contestée s'il l'estime opportun.

b) Agents visés à l'article 44

Bien que non soumis aux autres dispositions du Règlement du personnel, les agents visés à l'article 44, peuvent aussi adresser une réclamation au Secrétaire général pour non observation des dispositions de leur contrat avec la CCNR, selon la procédure décrite au paragraphe a).

c) Agents visés à l'article 10

Tout agent visé à l'article 10 peut adresser une réclamation au Président de la CCNR tendant à obtenir le retrait ou la modification d'une décision lui faisant grief.

L'agent peut également saisir le Président de la CCNR d'une demande écrite l'invitant à prendre une décision ou une mesure à laquelle il estime avoir droit. Lorsque le Président n'a pas répondu dans les soixante jours à la demande de l'agent, ce silence vaut décision implicite de rejet.

La réclamation doit être adressée dans les soixante jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée. Le Président de la CCNR accuse réception de la réclamation.

Cette procédure est ouverte *mutatis mutandis* aux anciens agents et aux ayants droit des agents et anciens agents visés à l'article 10 dans un délai de quatre-vingt-dix jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée.

Avant de prendre une décision sur la réclamation, le Président de la CCNR entend le requérant. Il prend une décision écrite motivée qu'il notifie au requérant. L'absence de réponse dans les soixante jours suivant la réception de la réclamation vaut décision implicite d'acceptation.

La réclamation n'a en principe pas d'effet suspensif. Cependant, le Président peut décider, à la demande de l'agent, de surseoir à l'exécution de la décision contestée s'il l'estime opportun.

d) Candidats externes à un poste

Tout candidat externe à un poste d'agent visé à l'article 12 peut adresser une réclamation au Secrétaire général, selon la procédure décrite au paragraphe a), contre le refus de retenir sa candidature, s'il invoque une discrimination fondée sur l'origine raciale ou ethnique, les opinions ou croyances, le sexe, l'orientation sexuelle, l'état de santé, le handicap, ou une irrégularité dans le déroulement de la procédure.

e) Comité du personnel

Le Comité du personnel peut adresser une réclamation au Secrétaire général selon la procédure décrite au paragraphe a), pour autant que la réclamation soit dirigée contre une décision dont il est destinataire ou contre une décision qui porte directement atteinte aux prérogatives que lui confère le Règlement du personnel, notamment en application de l'article 37 du Règlement du personnel et en application du paragraphe 17 du Règlement du Comité du personnel.

Article 39

Conciliation

a) Agents visés à l'article 12

En cas de rejet par le Secrétaire général d'une réclamation visée à l'article 38 a), le requérant, s'il souhaite contester ladite décision de rejet, peut introduire une demande de conciliation, selon la procédure visée à l'appendice 1 au présent Règlement.

Le conciliateur est habilité également à connaître de toute requête concernant une mesure disciplinaire autre que l'avertissement par écrit et le blâme. Il se prononce également sur toutes les questions de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou par l'appendice 1 au présent Règlement, aux fins d'un règlement amiable du différend.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution de la décision contestée ou empêcher une notation défavorable ou une mesure disciplinaire de produire ses effets. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant et sans préjudice de l'issue donnée au litige, qu'il soit sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un préjudice grave et difficilement réparable.

b) Agents visés à l'article 44

En cas de rejet par le Secrétaire général d'une réclamation visée à l'article 38 b), le requérant, s'il souhaite contester ladite décision de rejet, peut introduire une demande de conciliation, selon la procédure visée à l'appendice 1 au présent Règlement.

Le conciliateur définit, le cas échéant, aux fins d'un règlement amiable du différend, les règles de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou l'appendice 1 au présent Règlement.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution de la décision contestée. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant et sans préjudice de l'issue donnée au litige, qu'il soit sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un préjudice grave et difficilement réparable.

c) Agents visés à l'article 10

En cas de rejet par le Président de la CCNR d'une réclamation visée à l'article 38 c), le requérant, s'il souhaite contester ladite décision de rejet, peut introduire une demande de conciliation, selon la procédure visée à l'appendice 1 au présent Règlement.

Le conciliateur se prononce également sur toutes les questions de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou l'appendice 1 au présent Règlement, aux fins d'un règlement amiable du différend.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution d'une décision contestée. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant, et sans préjudice de l'issue donnée au litige, le sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un grave préjudice difficilement réparable.

Article 40

Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe (« TACE »)

- a) Tout différend qui n'aura pas trouvé une solution dans le cadre des procédures internes conformément aux articles 38 et 39, pourra être soumis par le requérant au TACE, conformément au premier paragraphe de l'article 15 du Statut du TACE.
- b) Dans les cas dans lesquels la procédure de conciliation aura été mise en œuvre, le délai de saisine court à partir de la réception du rapport du conciliateur par le requérant ou de l'expiration du délai prévu dans l'accord de conciliation pour son exécution.
- c) Dans les cas dans lesquels la procédure de conciliation n'aura pas été mise en œuvre, le délai de saisine court à partir de la réception de la décision de rejet.

Chapitre XVI
MODALITÉS D'APPLICATION - MESURES TRANSITOIRES - CAS SPÉCIAUX

Article 41

Le Secrétaire général détermine en tant que de besoin les modalités d'application du présent Règlement. Toute décision comportant des engagements financiers dépassant la ligne budgétaire réservée aux frais de personnel doit être soumise à l'approbation de la Commission centrale.

Article 42

Le Secrétaire général propose à la Commission centrale les modifications à apporter au tableau des emplois, au présent Règlement ainsi qu'aux barèmes des traitements, aux indemnités et au régime de sécurité sociale des agents de la Commission.

Article 43

Les agents visés à l'article 12 en service à la date de l'adoption du présent Règlement sont, dans la limite des crédits et des emplois budgétaires disponibles, classés par le Secrétaire général dans une des quatre catégories. La condition de diplôme prévue à l'article 8 pourra ne pas leur être appliquée. Le Secrétaire général tiendra compte, pour leur classement, de l'expérience professionnelle acquise au service de la Commission centrale.

Article 44

Outre les agents visés à l'article 12 et dans les limites des ressources budgétaires, le Secrétaire général peut exceptionnellement procéder à des recrutements hors tableau des emplois pour l'embauche de personnels temporaires ou stagiaires. Les conditions de travail de ces agents sont réglées suivant la législation de l'État du siège de la Commission centrale sans préjudice de l'article 38b).

Les articles 3, 4 et 5 du présent Règlement leur sont également opposables.

Article 45

Le Secrétaire général peut conclure des contrats de prestation de service pour l'exécution d'une mission ponctuelle et spécifique, dans les limites des ressources budgétaires disponibles. Ces contrats sont régis par la législation de l'État du siège de la Commission centrale.

Appendice 1 au Règlement du personnel

Procédure de conciliation

Article 1

Dénomination

En application de l'article 39 du Règlement du personnel du Secrétariat de la Commission centrale, il est institué une procédure de conciliation avec un conciliateur et son suppléant. Les dispositions ci-dessous applicables au conciliateur s'appliquent *mutatis mutandis* à son suppléant.

Article 2

Nomination

1. Le conciliateur est nommé pour un mandat de cinq ans renouvelable par le président du tribunal administratif du Conseil de l'Europe (« TACE »).
2. Le conciliateur est une personne extérieure à la CCNR. Il ne doit pas être choisi parmi les membres du personnel ou des délégations nationales, ou parmi les anciens membres du personnel ou des délégations nationales ayant cessé leur activité depuis moins de cinq ans.
3. Le conciliateur doit offrir toutes les garanties d'indépendance et de compétence requises pour l'exercice de fonctions juridictionnelles, de médiation ou de conciliation dans un des États membres de la CCNR. En particulier, il doit disposer d'une compétence avérée en matière de droit du travail et/ou de droit administratif, de préférence dans le domaine international, et si possible, maîtriser deux des langues de travail de la CCNR.
4. En cas de démission ou de décès du conciliateur, il est remplacé selon la procédure décrite au paragraphe premier pour la durée du mandat restant à effectuer.

Article 3

Compétence

Le conciliateur est compétent pour connaître de toute demande de conciliation présentée conformément à l'article 39 du Règlement du personnel.

Article 4

Déontologie

1. Le conciliateur exerce ses fonctions en pleine indépendance. Il ne peut recevoir aucune instruction et ne peut, durant l'exercice de son mandat, assumer de fonctions incompatibles avec les exigences d'indépendance, d'impartialité et de disponibilité inhérents à ce mandat.
2. Le code de déontologie judiciaire à l'usage des membres du Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies et du Tribunal d'appel des Nations Unies, résolution A/RES/66/106 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 9 décembre 2011, s'applique *mutatis mutandis* au conciliateur, sauf disposition contraire dans le présent statut.

Article 5

Secrétariat

1. Après consultation du Comité du personnel, le Secrétaire général et le conciliateur désignent d'un commun accord le secrétaire du conciliateur ainsi que le suppléant de ce secrétaire, qui peuvent être tous les deux membres du personnel de la CCNR.
2. Dans l'exercice de leurs fonctions, le secrétaire et son suppléant ne sont soumis qu'à l'autorité du conciliateur.

Article 6

Saisine

1. Toute demande de conciliation doit être adressée au secrétariat du conciliateur dans un délai de soixante jours à compter de la réception de la décision de rejet du recours gracieux. En l'absence de réponse au recours gracieux, le délai d'introduction de la demande court à compter de la décision implicite de rejet conformément à l'article 38 du Règlement du personnel.
2. Pour les demandes présentées par les anciens agents titulaires, les ayants droit d'agents ou d'anciens agents titulaires, le délai d'introduction de la demande de conciliation est de quatre-vingt-dix jours à compter de la réception de la décision de rejet du recours gracieux. En l'absence de réponse au recours gracieux, le délai d'introduction de la demande court à compter de la décision implicite de rejet conformément à l'article 38 du Règlement du personnel.
3. Le conciliateur attribue l'affaire soit à lui-même, soit à son suppléant, en tenant compte des compétences linguistiques des parties et d'éventuels conflits d'intérêts.

Article 7

Récusation

Le président du TACE se prononce sur la récusation du conciliateur sur demande de l'une des parties, présentée au moment du dépôt de la demande de conciliation ou, au plus tard, dans un délai de trente jours suivant le dépôt de celle-ci. Dans ce cas, le secrétariat du conciliateur en informe le conciliateur et la partie adverse et transmet ladite demande au président du TACE dans les quinze jours suivant la réception de la demande. Après avoir examiné de telles demandes, le président du TACE prend une décision motivée qui est communiquée aux parties dans les trente jours suivant la réception de la demande par le greffe dudit tribunal.

Article 8

Procédure de la conciliation

1. Les deux parties peuvent, si elles le souhaitent, se faire représenter chacune par une personne de leur choix.
2. La demande de conciliation doit contenir un exposé des faits, des demandes et des arguments invoqués par le requérant et indiquer, le cas échéant, le tiers par lequel le requérant souhaite se faire représenter. Elle est adressée au secrétariat du conciliateur qui la transmet au conciliateur et à la partie adverse.

3. Sauf précision dans le présent statut, le conciliateur décide de la procédure à suivre et en informe les parties en temps utile. Il veille à ce que les deux parties puissent faire valoir leur position sur un pied d'égalité dans le cadre d'une procédure contradictoire. Le conciliateur peut notamment rencontrer les parties ou communiquer avec elles ensemble ou séparément. Il peut aussi entendre les témoins dont il estime la déposition utile aux débats. S'il le juge nécessaire et par décision motivée, il peut également ordonner la conduite d'une enquête par un ou plusieurs experts externes qu'il nomme.
4. Les parties s'engagent à coopérer avec le conciliateur lorsque celui-ci demande la production de documents et autres éléments de preuve qu'il estime utiles à l'examen de la demande de laquelle il est saisi.
5. Les informations communiquées par une partie au conciliateur sont transmises à l'autre partie, sauf si une partie communique une information, sous la condition expresse qu'elle demeure confidentielle. Le conciliateur apprécie si le caractère confidentiel est justifié.
6. Les entretiens conduits par le conciliateur avec les parties, témoins et éventuels intervenants sont confidentiels.
7. Le conciliateur et les deux parties s'efforcent de conduire les rencontres et entretiens et de trouver un accord dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la réception de la demande de conciliation. Ce délai peut être prolongé avec l'accord des parties.
8. Le conciliateur propose un accord aux parties. En cas d'acceptation de leur part, l'accord conclu est obligatoire pour les parties et met fin au différend. Il prévoit un délai pour son exécution. En cas d'inexécution, le requérant peut saisir directement le TACE.
9. Lorsque le conciliateur constate qu'un accord ne peut pas être trouvé entre les parties, il établit un rapport dans lequel il présente la procédure suivie, les faits, les demandes et les arguments des parties, son appréciation en droit et *ex aequo et bono* de l'affaire, ainsi que sa recommandation dûment motivée.
10. Le conciliateur rend son rapport au plus tard dans les cent vingt jours après réception de la demande de conciliation du requérant, sauf accord différent conclu entre les parties, le conciliateur indiquant alors le délai dans lequel le rapport sera rendu.

Article 9

Intervention de tiers non parties

1. Toute personne habilitée à introduire une demande de conciliation peut intervenir dans une affaire en cours en faisant valoir qu'elle est titulaire de droits susceptibles d'être affectés par la décision que le conciliateur peut proposer. Le conciliateur se prononce sur la recevabilité de l'intervention, décide de la procédure à suivre et prend en compte les droits de l'intervenant dans sa proposition de solution au différend.
2. Lorsqu'il apparaît, au vu de la demande de conciliation, que, si les demandes du requérant étaient prises en compte dans la solution au différend, celles-ci porteraient atteinte aux droits d'un tiers, celui-ci reçoit communication de la demande de conciliation et est invité à participer à la procédure selon les modalités fixées par le conciliateur.

Article 10

Droit applicable

Aux fins de trouver un règlement amiable et proposer une solution au différend, le conciliateur applique les dispositions statutaires et réglementaires de la CCNR qui sont pertinentes. Les droits et libertés fondamentales tels qu'ils sont inscrits dans la Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales et la Charte sociale européenne, ainsi que les principes généraux du droit, notamment ceux dégagés par les tribunaux administratifs internationaux, font également partie intégrante du droit applicable. Le conciliateur peut également proposer une solution *ex aequo et bono*.

Article 11

Les décisions

Le rapport et les décisions du conciliateur sont motivés et rendus par écrit. Un original est déposé aux archives de la CCNR. Dans le cas d'un recours conformément à l'article 40 du Règlement du personnel, ces documents peuvent être présentés, le cas échéant, au TACE.

Article 12

Financement de la procédure de conciliation

1. Les frais afférents à la procédure de conciliation sont à la charge de la CCNR, sur une base justifiée et raisonnable.
2. Le conciliateur reçoit de la part de la CCNR une indemnité *ad litem* fixée à l'avance par une résolution de la Commission centrale, sur la base d'une proposition du Secrétaire général approuvée par le Comité du budget.
3. Le Secrétaire général prend toutes autres mesures administratives nécessaires au bon fonctionnement matériel de la procédure de conciliation, telles que la mise à disposition d'interprètes et de traducteurs en cas de besoin.

Appendice 2 au Règlement du personnel

Barème de rémunération¹

Catégorie A (Article 10)

Echelon	A7	Valeur de l'échelon	A6	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon	A5	Valeur de l'échelon	A4	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
1er échelon	12 087		11 042		1 an	9 342		8 067		1 an
2e échelon	12 492	405	11 345	303		9 605	263	8 277	210	
3e échelon	12 897	405	11 648	303		9 868	263	8 487	210	
4e échelon	13 504	607	11 951	303		10 131	263	8 697	210	
5e échelon	14 111	607	12 403	452	2 ans	10 394	263	8 907	210	
6e échelon	14 718	607	12 855	452		10 804	410	9 224	317	2 ans
7e échelon			13 307	452		11 214	410	9 541	317	
8e échelon			13 759	452		11 624	410	9 858	317	
9e échelon						12 034	410	10 175	317	
10e échelon						12 444	410	10 492	317	
11e échelon						12 854	410	10 809	317	

Catégorie A (Article 12)

Echelon	A4	Valeur de l'échelon	A3	Valeur de l'échelon	A2	Valeur de l'échelon	A1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	9 284	269	8 159	251	6 527	194	4 885	114	3 ans
10è échelon	9 015	269	7 908	251	6 333	194	4 771	114	3 ans
9è échelon	8 746	269	7 657	251	6 139	194	4 657	114	3 ans
8è échelon	8 477	269	7 406	251	5 945	194	4 543	114	2 ans
7è échelon	8 208	269	7 155	251	5 751	194	4 429	114	2 ans
6è échelon	7 939	269	6 904	251	5 557	194	4 315	114	2 ans
5è échelon	7 670	269	6 653	251	5 363	194	4 201	114	2 ans
4è échelon	7 401	181	6 402	167	5 169	128	4 087	114	1 an
3è échelon	7 220	181	6 235	167	5 041	128	3 973	114	1 an
2è échelon	7 039	181	6 068	167	4 913	128	3 859	114	1 an
1er échelon	6 858		5 901		4 785		3 745		1 an

¹ Rémunérations mensuelles sur 12 mois, en €.

Catégorie B (Article 12)

Echelon	B5	Valeur de l'échelon	B4	Valeur de l'échelon	B3	Valeur de l'échelon	B2	Valeur de l'échelon	B1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 807	119	4 243	107	3 716	94	3 218	80	2 853	73	3 ans
10è échelon	4 688	119	4 136	107	3 622	94	3 138	80	2 780	73	3 ans
9è échelon	4 569	119	4 029	107	3 528	94	3 058	80	2 707	73	3 ans
8è échelon	4 450	119	3 922	107	3 434	94	2 978	80	2 634	73	2 ans
7è échelon	4 331	119	3 815	107	3 340	94	2 898	80	2 561	73	2 ans
6è échelon	4 212	119	3 708	107	3 246	94	2 818	80	2 488	73	2 ans
5è échelon	4 093	119	3 601	107	3 152	94	2 738	80	2 415	73	2 ans
4è échelon	3 974	119	3 494	107	3 058	94	2 658	80	2 342	73	1 an
3è échelon	3 855	119	3 387	107	2 964	94	2 578	80	2 269	73	1 an
2è échelon	3 736	119	3 280	107	2 870	94	2 498	80	2 196	73	1 an
1er échelon	3 617		3 173		2 776		2 418		2 123		1 an

Catégorie C (Article 12)

Echelon	C6	Valeur de l'échelon	C5	Valeur de l'échelon	C4	Valeur de l'échelon	C3	Valeur de l'échelon	C2	Valeur de l'échelon	C1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 049	95	3 644	85	3 314	78	2 979	68	2 734	64	2 487	59	3 ans
10è échelon	3 954	95	3 559	85	3 236	78	2 911	68	2 670	64	2 428	59	3 ans
9è échelon	3 859	95	3 474	85	3 158	78	2 843	68	2 606	64	2 369	59	3 ans
8è échelon	3 764	95	3 389	85	3 080	78	2 775	68	2 542	64	2 310	59	2 ans
7è échelon	3 669	95	3 304	85	3 002	78	2 707	68	2 478	64	2 251	59	2 ans
6è échelon	3 574	95	3 219	85	2 924	78	2 639	68	2 414	64	2 192	59	2 ans
5è échelon	3 479	95	3 134	85	2 846	78	2 571	68	2 350	64	2 133	59	2 ans
4è échelon	3 384	95	3 049	85	2 768	78	2 503	68	2 286	64	2 074	59	1 an
3è échelon	3 289	95	2 964	85	2 690	78	2 435	68	2 222	64	2 015	59	1 an
2è échelon	3 194	95	2 879	85	2 612	78	2 367	68	2 158	64	1 956	59	1 an
1er échelon	3 099		2 794		2 534		2 299		2 094		1 897		1 an

Catégorie L (Article 12)

Echelon	L3	Valeur de l'échelon	L2	Valeur de l'échelon	L1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
10è échelon	8 251	245	6 624	196			3 ans
9è échelon	8 006	245	6 428	196			3 ans
8è échelon	7 761	245	6 232	196			2 ans
7è échelon	7 516	245	6 036	196			2 ans
6è échelon	7 271	245	5 840	196			2 ans
5è échelon	7 026	245	5 644	196			2 ans
4è échelon	6 781	245	5 448	196			1 an
3è échelon	6 536	245	5 252	196			1 an
2è échelon	6 291	245	5 056	196	4 118	158	1 an
1er échelon	6 046		4 860		3 960		1 an

PROTOCOLE 25

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

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 2016 et du 31 décembre 2016 au 1er janvier 2017 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 2016 et celle du 31 décembre 2016 au 1er janvier 2017 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 26

Interruption de service des écluses aux Pays-Bas du Neder-Rijn et du 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 2017 au 31 décembre 2017,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 27

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 28

Date de la prochaine session

Pas de résolution

PROTOCOLE 29

Session plénière publique

Pas de résolution