



**SESSION DE PRINTEMPS 2017  
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES  
(2017-I)**

Schaffhouse, le 31 mai 2017



**SESSION DE PRINTEMPS 2017**

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES**

**(2017-I)**

**Schaffhouse, le 31 mai 2017**



# SOMMAIRE

	Pages
<b>I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission centrale - Adoption de l'ordre du jour</b>	
Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission centrale - Adoption de l'ordre du jour .....	1
<b>II. Questions générales et juridiques</b>	
Protocole 2 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	1
Protocole 3 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) .....	1
Protocole 4 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	1
Protocole 5 : Questions juridiques .....	1
Protocole 6 : Plainte de Fährverein Nibelungenland e.V. et Wirtschafts- & Verkehrsverein Lampertheim e.V. ....	2
<b>III. Aspects économiques</b>	
Protocole 7 : Situation économique de la navigation rhénane .....	4
<b>IV. Patentes de batelier et équipages</b>	
Protocole 8 : Patentes de bateliers et équipages .....	10
<b>V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin</b>	
Protocole 9 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.08, 4.07 et 7.01) .....	10
Protocole 10 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Aires de stationnement particulières (article 7.06, chiffre 3 et annexe 7) .....	10
Protocole 11 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (article 4.07), obligation d'annonce (article 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12) .....	14
Protocole 12 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) Documents de bord et autres papiers (article 1.10) et radiotéléphonie (article 4.05) .....	24
Protocole 13 : Nouvelle édition de la partie générale du guide de radiocommunication en navigation intérieure .....	29
Protocole 14 : Adoption du Guide concernant la stabilité lors du transport de conteneurs en navigation intérieure .....	76

## **VI. Prescriptions techniques des bateaux**

Protocole 15 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 11.02, chiffres 4 à 7, 11.04, chiffre 2, chapitre 14bis, excepté 14bis.07, chiffre 1, 15.14, chiffre 1, 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffres 1 et 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffre 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, annexe I, croquis 10, annexes Q, R et S) ..... 102

Protocole 16 : Moratoire pour certaines dispositions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 8.05, chiffre 6, 8.10, chiffre 3, 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3, 24.03, chiffre 1, dispositions transitoires aux articles 3.04, chiffre 7, 7.01, chiffre 2, 8.10, chiffre 2, 9.01 et 12.02, chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3) ..... 103

## **VII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure**

Protocole 17 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure ..... 105

## **VIII. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable**

Protocole 18 : Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance ..... 105

Protocole 19 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2016-I-15) ..... 107

Protocole 20 : Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval – Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim – Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2016 (2016-I-16) ..... 112

Protocole 21 : Franchissement piscicole de la centrale hydroélectrique de Rhinau ..... 116

## **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 22 : 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 ..... 122

**X. Budget et administration**

Protocole 23 : Budget pour 2018 de la Commission centrale .....	213
Protocole 24 : Budget pour 2018 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans.....	213
Protocole 25 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2016 de la Commission centrale .....	213

**XI. Questions diverses**

Protocole 26 : Communiqué à la presse.....	227
Protocole 27 : Date de la prochaine session .....	227

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2017**

---

**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**

**Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine  
de la navigation intérieure (CESNI)**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 4**

**Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 5**

**Questions juridiques**

Pas de résolution.



## **PROTOCOLE 6**

### **Plainte de Fährverein Nibelungenland e.V. et Wirtschafts- & Verkehrsverein Lampertheim e.V.**

#### **Résolution**

La Commission centrale,  
après avoir pris acte du rapport du Président de son Comité du droit fluvial,  
charge son Secrétaire général d'adresser la lettre en annexe aux plaignants.

#### **Annexe**

## Annexe au protocole 6

Maître,

Conformément à l'article 45, paragraphe 1, lettre a) de l'Acte de Mannheim, la CCNR a examiné la plainte de Fährverein Nibelungenland e.V. et Wirtschafts-& Verkehrsverein Lampertheim e.V., en date du 28 octobre 2016. Invoquant l'article 28 de l'Acte de Mannheim, les requérants allèguent que le non-maintien en état du chenal du Rhin sous la forme du vieux Rhin de Lampertheim entre le p.k. 2,6 du vieux Rhin et le p.k. 4,75 du vieux Rhin, constitue une violation de la disposition susmentionnée.

Conformément à l'article 45, paragraphe 1, lettre a) de l'Acte de Mannheim, la CCNR examine toutes les plaintes auxquelles donne lieu l'application de cette Convention et des règlements et règles convenues par les gouvernements des États riverains du Rhin. Cette affaire concerne un ancien bras du Rhin et non le Rhin en tant que tel. La question de savoir si, compte tenu de ce fait, il s'agit de l'application de l'Acte de Mannheim, c'est à dire de savoir si l'Acte de Mannheim est applicable aux anciens bras du Rhin, n'est pas déterminante ici.

Conformément à l'article 2 du Règlement concernant le droit de plainte, une plainte peut être déposée suite à des décisions, des actions ou à l'omission d'actions. Dans le cas présent, il s'agit de l'omission d'un dragage du Lampertheimer Altrhein, ou plus précisément de la décision correspondante de l'autorité compétente de ne pas procéder à un tel dragage.

En leur qualité d'associations enregistrées, les deux plaignants - le Fährverein Nibelungenland e.V. et le Wirtschafts- und Verkehrsverein Lampertheim e.V. - sont des personnes morales et sont habilitées à déposer plainte, dès lors qu'il s'agit d'un intérêt légitime, conformément à l'article 3 du Règlement concernant le droit de plainte. En tant qu'exploitant du bac, le dragage constitue un intérêt légitime pour l'association, étant donné que, malgré son faible enfoncement, le bac ne peut être exploité qu'en présence d'un niveau d'eau élevé du Rhin en raison des hauts-fonds qui se sont formés dans le secteur concerné de cet ancien bras du Rhin. Comme son nom l'indique, le Wirtschafts- und Verkehrsverein Lampertheim e.V. a été fondé pour œuvrer en faveur de l'économie et du transport à Lampertheim et, à ce titre, a également un intérêt légitime au bon déroulement du trafic sur cet ancien bras du Rhin.

Les plaignants invoquent l'article 28, paragraphe 1, 1ère phrase de l'Acte de Mannheim. Cet article dispose que les Parties contractantes sont dans l'obligation d'assurer et de préserver le bon état du « chenal navigable du Rhin ». Toutefois, il ne s'agit pas ici du cours principal du Rhin, mais d'un ancien bras du Rhin. A l'époque de la signature de l'Acte de Mannheim, en 1868, ce bras faisait toutefois encore partie du cours principal navigable. Selon leurs indications, le percement de l'embouchure à cet endroit n'est intervenu qu'en 1879. De nombreux éléments permettent de conclure que les anciens bras du Rhin ne font pas partie des eaux navigables du Rhin au sens de l'article 28. En particulier, la révision exhaustive de l'Acte de Mannheim intervenue en 1963 permet de conclure à une application non pas sur la base de l'état qui prévalait sur le plan historique lors de la signature de l'Acte de Mannheim en 1868, mais sur la base de l'état actuel. Toutefois, ce point n'est pas déterminant et tel est le cas aussi en ce qui concerne la question de savoir si l'article 28, paragraphe 1, 1ère phrase permet de conclure à la possibilité pour des tiers de faire valoir un droit au désenvasement vis-à-vis de la Partie contractante. En effet, l'article 24 s'oppose à un tel droit au désenvasement pour permettre l'exploitation d'un bac. En effet, conformément à cet article, les dispositions de l'Acte de Mannheim, c'est-à-dire aussi son article 28, ne visent pas la navigation de transfert d'une rive à l'autre. Or, c'est bien ce dont il s'agit ici, c'est-à-dire du transfert d'une rive à la rive opposée, puisqu'il s'agit de rendre possible l'exploitation d'un bac. L'exception mentionnée à l'article 24 pour laquelle seraient applicables les dispositions de l'Acte de Mannheim ne concerne que les infractions au sens de l'article 32, qui ne sont pas pertinentes à cet égard.

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

## **PROTOCOLE 7**

### **Situation économique de la navigation intérieure européenne**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

ayant pris acte du rapport oral du président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour l'année 2016.

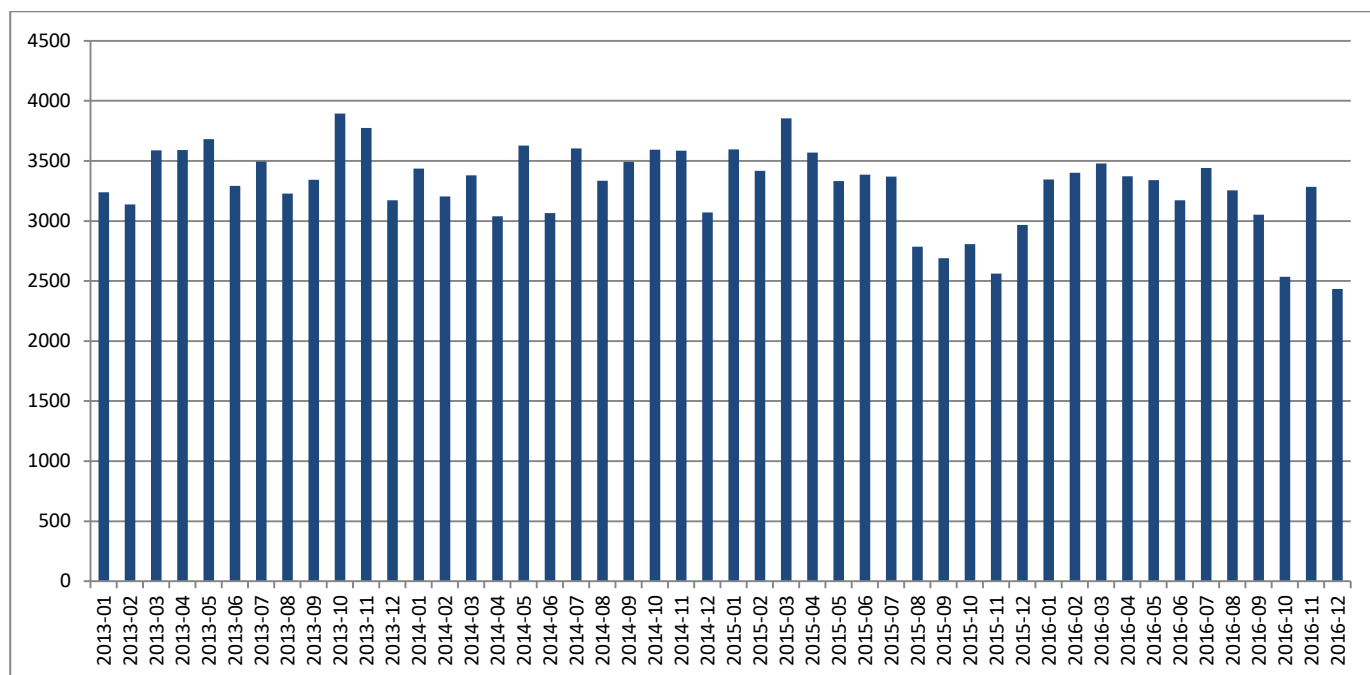
#### **Annexe**

### 1. Focus sur le transport de marchandises en 2016

Les volumes de marchandises transportés sur le Rhin au cours de l'année 2016 ont été fortement impactés par les périodes de basses eaux. Une période de basses eaux est survenue au cours de l'année 2015 entre les mois d'août et octobre impactant significativement la prestation de transport fluvial sur le Rhin au cours du dernier semestre 2015. Le premier semestre de l'année 2016 a alors donné lieu à une reprise du trafic qui a néanmoins eu quelques difficultés à retrouver les niveaux de trafic du premier semestre 2015. Lorsque l'on compare le premier semestre de l'année 2016 au premier semestre de l'année 2015, nous avons en effet une diminution de 4.9% de la prestation de transport sur le Rhin traditionnel (et une diminution de 2.2% du volume de biens transportés). Le second semestre de l'année 2016 a également connu une période de basses eaux, qui a cependant démarré plus tard que celle qui a impacté l'année 2015. L'impact sur le trafic rhénan a en effet été significatif à partir d'octobre 2016. Ces conditions d'hydraulicité, plus avantageuses qu'en 2015, ont permis une augmentation de la prestation de transport de 4.8% entre le 2<sup>e</sup> semestre 2015 et le 2<sup>e</sup> semestre 2016 (et une augmentation de 3.9% du volume de biens transportés).

Néanmoins il convient de noter que la prestation de transport observée sur le Rhin traditionnel au cours du 2<sup>e</sup> semestre 2016 est respectivement 13% et 14% moins importante que lors des 2<sup>e</sup> semestres 2014 et 2013, signe de l'impact de la période des basses eaux à la fin de l'année 2016.

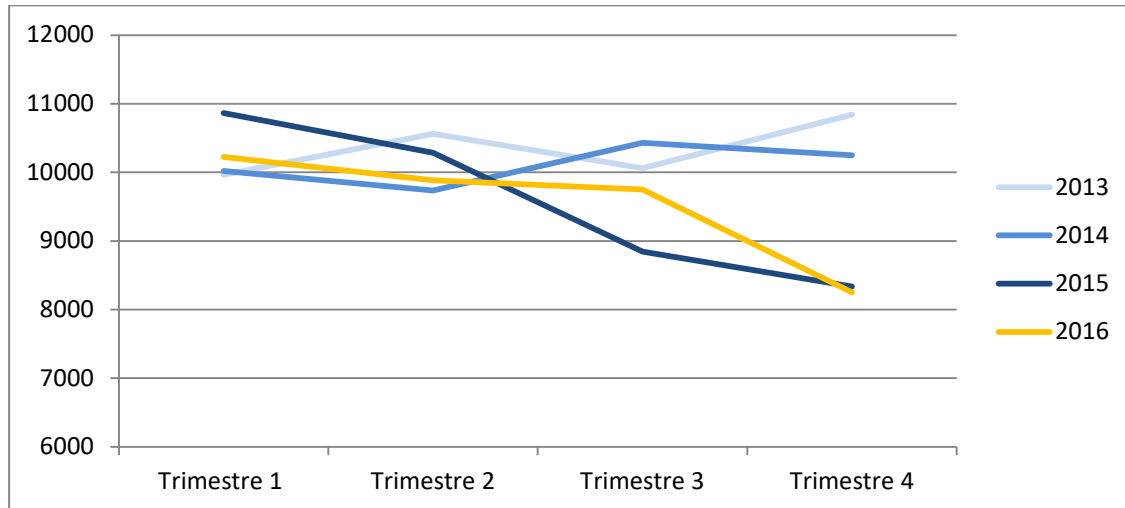
**Figure 1 - Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel – Prestation de transport mensuel en millions de TKM**



Source : CCNR – Destatis

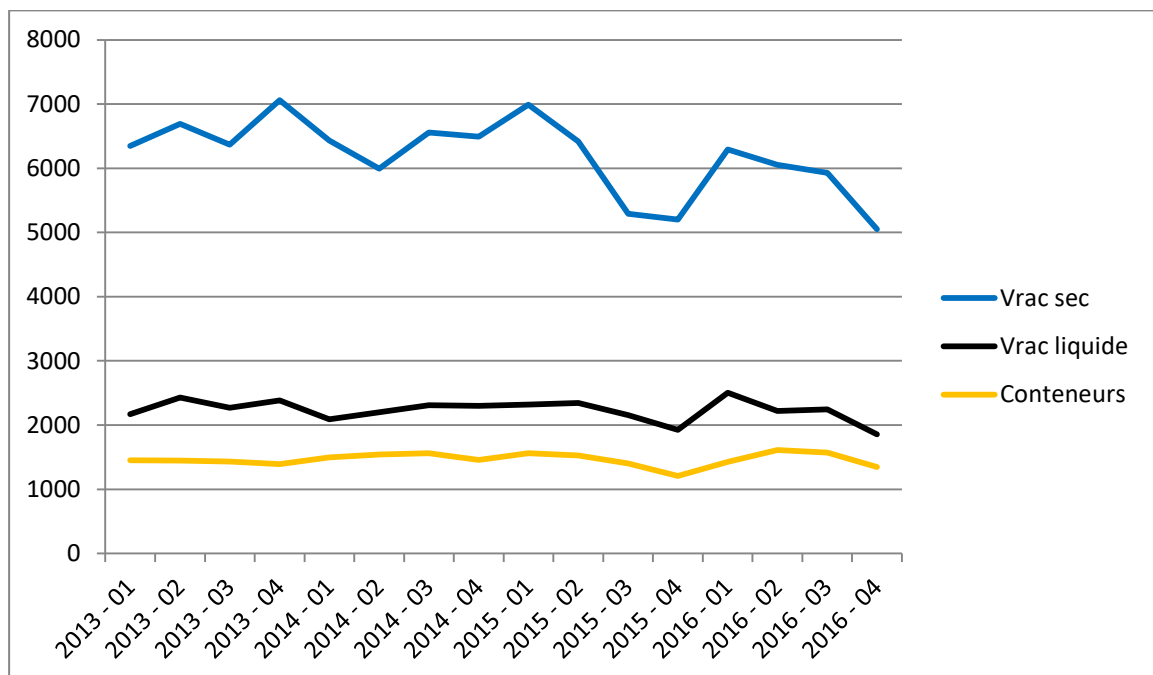
L'année 2016 a également mis en avant la réactivité importante du secteur pour augmenter les volumes de transport lorsque les conditions d'hydraulicité sont favorables. Le mois de novembre 2016 en est la démonstration avec une prestation de transport qui est remontée au niveau mensuel moyen des 4 dernières années alors que le mois d'octobre avait connu une diminution de 25% par rapport à ce niveau moyen. De même, sur la **figure 2**, nous observons qu'en dehors des périodes de basses eaux, les niveaux de performance du transport de marchandises sur le Rhin traditionnel restent sensiblement similaires à ceux des années précédentes. En particulier les prestations de transport au cours des premiers et deuxièmes trimestres de chaque année restent relativement stables au cours des 4 dernières années.

**Figure 2 - Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel – Prestation de transport trimestriel en millions de TKM par année**



Source : CCNR et Destatis

**Figure 3 - Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel par segment de marchandise – Prestation de transport trimestriel en millions de TKM**



Source : CCNR et Destatis

Que ce soit pour le transport de vrac sec, de vrac liquide ou encore de conteneurs, nous observons l'impact des périodes de basses eaux mais nous pouvons également voir que des dynamiques différentes sont en cours. Le transport de vrac liquide et de conteneurs a profité d'une reprise plus importante au cours de l'année 2016 suite à la période des basses eaux de 2015. La prestation trimestrielle de transport du vrac liquide et des conteneurs ont connu leur niveau le plus élevé depuis 4 ans en 2016, respectivement au premier trimestre et au deuxième trimestre 2016. Malgré tout, ces segments ont tous les trois été impactés par les basses eaux du dernier trimestre 2016 avec une diminution de la prestation comprises entre 15% et 20% par rapport au trimestre précédent.

**Figure 4 – Evolution du volume annuel de transport sur le Rhin traditionnel par type de marchandises – Volume en milliers de tonnes**

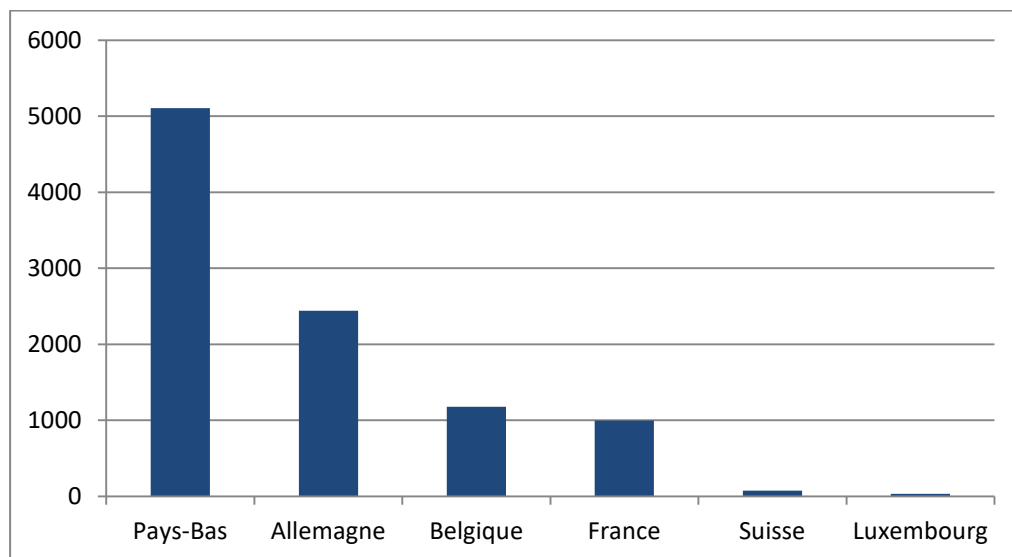
	<b>2015 (1000 t)</b>	<b>2016 (1000 t)</b>	<b>Variation 2016 vs 2015</b>	<b>Variation 2016 vs moyenne 2013-2015</b>
Charbons	30 453	30 923	2%	-3%
Produits pétroliers	28 681	28 466	-1%	-4%
Conteneurs	24 890	26 117	5%	3%
Minerais	25 993	25 600	-2%	1%
Matériaux de construction	23 994	24 107	0%	-3%
Produits chimiques	19 883	20 942	5%	1%
Produits agricoles	20 603	20 057	-3%	-7%
Métaux	11 138	10 727	-4%	-3%
<b>Total</b>	<b>185 635</b>	<b>186 939</b>	<b>1%</b>	<b>-2%</b>

Source : CCNR et Destatis

Le tableau de la **figure 4** permet à la fois de mettre en avant la variation du volume transporté en 2016 par rapport à 2015 et par rapport au volume moyen transporté entre 2013 et 2015 (2013 et 2014 étant des années qui n'ont pas été fortement impactées par des périodes de basses eaux). On remarque en particulier en ce qui concerne le charbon que bien qu'il y ait une évolution positive en 2016 par rapport à 2015, elle est surtout due à la longue période de basses eaux en 2015 puisque lorsque l'on compare à la moyenne des volumes transportés entre 2013 et 2015, on observe en réalité une baisse qui est représentative de la tendance à la baisse sur ce segment de transport. Les segments qui affichent une tendance à la hausse, par rapport à l'ensemble des années 2013 à 2015 sont les segments des conteneurs, des produits chimiques et des minerais. Par ailleurs, le segment des produits agricoles a connu en 2016 une situation conjoncturelle particulièrement négative avec de mauvaises récoltes, cela expliquant la baisse significative du volume transporté en 2016.

## 2. Focus sur l'offre de cale pour le transport de marchandises en 2016

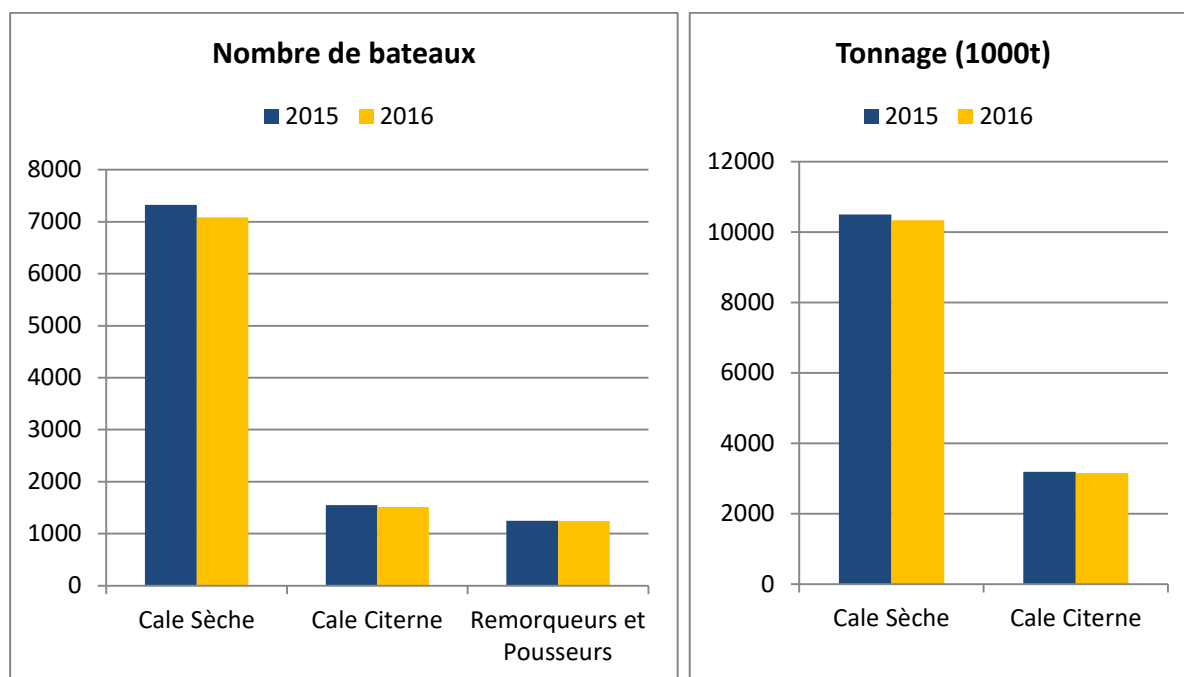
**Figure 5 – Situation de la flotte en Europe de l'Ouest en 2016 (cale sèche, cale citerne, pousseurs et remorqueurs)**



Source : Offices statistiques nationaux  
 Note : 2015 pour les données de l'Allemagne

La flotte néerlandaise constitue la plus grande offre de cale en Europe de l'Ouest et représente la moitié de l'offre de cale en nombre. Le nombre de bateaux de navigation intérieure destiné au transport de marchandises s'établit à 9833 en 2016 en Europe de l'Ouest, à comparer aux 10120 bateaux qui étaient répertoriés en 2015, soit une baisse de 2.8%.

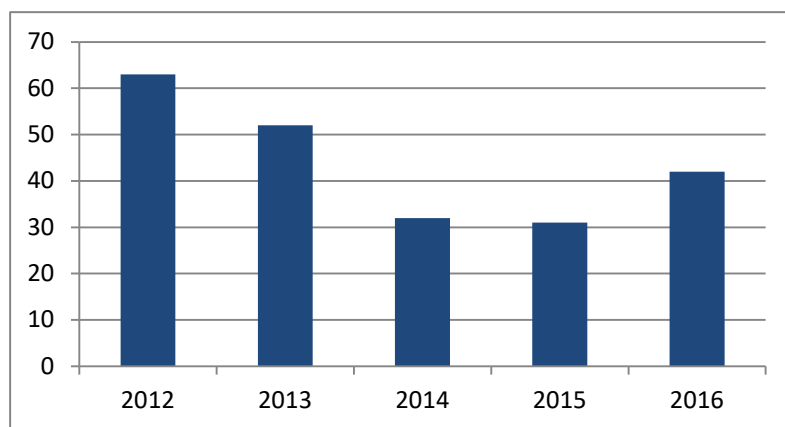
**Figure 6 – Evolution de la flotte en Europe de l'Ouest entre 2015 et 2016 (cale sèche, cale citerne, pousseurs et remorqueurs)**



Source : Offices statistiques nationaux  
 Note : 2015 pour les données de l'Allemagne

Nous observons qu'entre 2015 et 2016, la flotte et le tonnage de la flotte ont diminué pour tous les types de bateaux liés au transport de marchandises. La baisse la plus importante concerne les bateaux de navigation à cale sèche avec une baisse de 3.3% en nombre. Par ailleurs, la diminution du nombre des bateaux est plus importante en nombre qu'en tonnage, et ce à la fois pour la cale citerne et la cale sèche. Pour la cale citerne par exemple, alors que la baisse en nombre est de 2.6% entre 2015 et 2016, elle n'est que de 1.1% en tonnage. Ceci s'explique par un tonnage moyen des nouvelles constructions plus important que celui des bateaux qui quittent le marché ouest-européen.

**Figure 7 – Evolution des nouvelles constructions destinées au transport de marchandises par voie d'eau en Europe de l'Ouest**



Source : IVR

En 2016, 14 nouveaux automoteurs pour la cale sèche (bateaux pour le transport de conteneurs inclus) ont été mis en service en Europe de l'Ouest, représentant un tonnage total de 50 000 tonnes. Parmi ces 14 unités, nous pouvons dénombrer : 2 convois pousseurs pour le transport des conteneurs, 5 nouveaux automoteurs pour le transport de conteneurs, 5 automoteurs pour la cale sèche, 2 automoteurs pour le transport de sable et graviers. Globalement, la structure des types de bateaux nouvellement mis en service en 2016 reflète le potentiel de croissance du transport de conteneurs en Europe de l'Ouest.

En 2016, 20 nouveaux automoteurs citernes pour le transport de marchandises liquides, et 3 nouveaux bateaux d'avitaillement, ont été mis en service. Le tonnage total de ces nouveaux automoteurs citernes s'élève à 51 000 tonnes (les nouveaux bateaux d'avitaillement n'étant pas pris en compte). C'est une diminution relativement forte par rapport à l'année 2015 où 89 000 tonnes pour le transport de vrac liquide avaient été mis en service. Par ailleurs, en 2016, un bateau portant le nom ECOLINER a été mis en service en Europe. A ce jour, ce bateau est l'unité au profil écologique le plus avantageux sur les voies navigables intérieures en Europe. En outre, le plus grand bateau citerne du monde pour le transport du bitume (LAPRESTA) a été mis en service sur l'Escaut.

En 2016, 5 nouveaux pousseurs et remorqueurs ont été introduit sur le marché ouest-européen. La plupart de ces unités sont actives dans la région des ports ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers) et sur le Rhin inférieur. Un pousseur/remorqueur est également actif dans le port de Bâle sur le Rhin supérieur.



## **PROTOCOLE 8**

### **Patentes de batelier et équipages**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 9**

### **Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.08, 4.07 et 7.01)**

#### **Résolution**

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

- a) article 1.08, chiffres 5 et 6 – Réduction des cas de noyade  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, renouvelé en dernier lieu par résolution 2014-I-10)
- b) article 4.07, chiffre 3, 2<sup>ème</sup> phrase - AIS Intérieur et ECDIS Intérieur  
(adoptée par la résolution 2014-I-12)
- c) article 7.01, chiffre 5 – Réduction des cas de noyade  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, renouvelé en dernier lieu par résolution 2014-I-10).

Les prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2017 au 30 novembre 2020.

## **PROTOCOLE 10**

### **Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Aires de stationnement particulières (article 7.06, chiffre 3 et annexe 7)**

1. Dans de nombreuses villes situées le long du Rhin est observée une tendance à "vouloir résider au bord de l'eau" et l'intolérance croissante des riverains vis-à-vis du bruit et des polluants soulève des problèmes en liaison avec les bâtiments en stationnement. En l'absence d'une possibilité de réglementer l'utilisation des générateurs de bord fonctionnant au carburant diesel, le maintien des aires de stationnement existantes et la création pourtant indispensable d'aires de stationnement supplémentaires le long du Rhin pourraient être compromis. Les aires de stationnement étant absolument nécessaires afin de garantir la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial, des mesures doivent être prises.
2. Par conséquent, certains États envisagent de créer un point de raccordement au réseau électrique à terre pour certaines aires de stationnement. Dans ce cas, le stationnement pourrait être autorisé uniquement si le conducteur raccorderait son bâtiment au réseau électrique à terre. Cette obligation d'utiliser le réseau électrique à terre contribuerait au maintien des possibilités de stationnement existantes dans les zones urbanisées.

3. La CCNR souhaite proposer aux autorités compétentes locales un cadre réglementaire qui tienne compte des enjeux de la navigation intérieure et des attentes des riverains des aires de stationnement. Ce cadre réglementaire permet d'imposer le raccordement au réseau électrique à terre pour un bâtiment occupant une aire de stationnement. Un nouveau panneau est créé pour faciliter l'information du conducteur et garantir une signalétique uniforme le long du Rhin.
4. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

### **Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés**

En premier lieu, ces amendements visent à compléter l'article 7.06 du RPNR pour créer un cadre réglementaire pour pouvoir obliger un bâtiment à se raccorder au réseau électrique à terre pour couvrir l'intégralité de ses besoins électriques. En effet, certains États ont constaté qu'il est de plus en plus difficile de maintenir des aires de stationnement attractives pour les bateaux à marchandises dans les zones peuplées densément, les protestations contre le bruit et les émissions de gaz d'échappement étant de plus en plus fréquentes.

En second lieu, ces amendements permettent de s'assurer qu'une signalisation uniforme est mise en place le long du Rhin puisque ces amendements introduisent également un nouveau panneau d'obligation B.10 complétant l'annexe 7 et correspondant à cette obligation. Par ailleurs, des restrictions à cette obligation peuvent être prévues par l'apposition d'un cartouche sous le panneau. À titre d'exemple, comme l'a souhaité la profession, cette obligation de se raccorder pourrait ne pas s'appliquer lors d'un stationnement de courte durée.

La mise en place ou non d'un panneau relève de la décision des autorités compétentes locales, sous réserve que soit disponible un point de raccordement au réseau électrique et que ces autorités jugent opportun d'appliquer une obligation de raccordement afin de réduire les nuisances sonores et les émissions polluantes.

### **Alternative éventuelle aux amendements envisagés**

Une possibilité est de ne pas créer de cadre réglementaire mais cela n'empêcherait pas les autorités compétentes locales d'édicter une telle obligation. En revanche, la signalétique ne serait pas harmonisée, ce qui nuirait à la bonne information du conducteur.

Une autre possibilité serait de ne pas autoriser de dérogations à cette obligation. Toutefois, s'agissant d'une nouvelle obligation, une certaine souplesse dans la mise en œuvre est nécessaire pour assurer notamment l'acceptabilité par la profession.

### **Conséquences de ces amendements**

Le nouveau chiffre 3 de l'article 7.06 ouvre donc la possibilité d'obliger un bâtiment occupant une aire de stationnement à se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre pour couvrir intégralement ses besoins en énergie électrique. Par voie de conséquence, le bâtiment n'aurait plus besoin de laisser son moteur en fonctionnement pour alimenter son bâtiment en électricité.

Le nouveau panneau d'obligation B.10 permet aux autorités compétentes locales d'informer le conducteur de cette obligation. Un cartouche placé sous le panneau permet, si nécessaire, d'introduire des dérogations.

### **Conséquences d'un rejet des amendements proposés**

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela n'empêcherait pas les autorités compétentes locales d'édicter une telle obligation. En revanche, la signalétique ne serait pas harmonisée, ce qui nuirait à la bonne information du conducteur.

Par ailleurs, ces amendements visent à proposer aux autorités compétentes locales une solution autre qu'une simple interdiction de laisser en fonctionnement le moteur (ou d'utiliser des générateurs de bord) lorsqu'un bâtiment stationne à une aire.

### **Résolution**

La Commission centrale,

vu la vision 2018 adoptée par la Commission centrale qui prévoyait d'améliorer les conditions permettant à la navigation intérieure rhénane et européenne de réduire ses émissions de polluants gazeux et de particules,

pour améliorer l'image de la navigation intérieure en tant que mode de transport respectueux de l'environnement,

pour réduire l'impact de la navigation intérieure sur l'environnement,

soucieuse d'assurer une signalétique uniforme le long du Rhin,

afin de promouvoir aux aires de stationnement l'utilisation de l'alimentation électrique depuis la terre,

en concertation étroite avec la profession,

adopte les amendements à l'article 7.06 et à l'annexe 7 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

charge son Comité du règlement de police de faire une proposition pour l'adaptation de l'obligation visée à l'annexe de cette résolution, après avoir réalisé l'analyse de la possibilité d'utiliser les énergies alternatives à bord, qui ne génèrent ni bruit ni gaz polluant et qui ne nécessitent donc pas le raccordement au réseau électrique à terre.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2018.

### **Annexe**

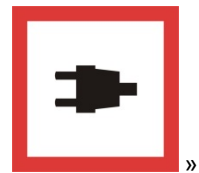
**Annexe au protocole 10**

1. *A l'article 7.06 est ajouté le chiffre 3 comme suit :*

« 3. Aux aires de stationnement signalées par le panneau B.10 (annexe 7), tous les bâtiments sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le panneau B. 10 ».

2. *À l'annexe 7, section I, sous-section B, le panneau B.10 est inséré après le panneau B.9 :*

« **B.10** Obligation d'utiliser les points de raccordement au réseau électrique à terre  
(voir article 7.06, chiffre 3)



## PROTOCOLE 11

### **Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (article 4.07), obligation d'annonce (article 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12)**

1. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments et les convois une obligation d'annonce : le conducteur ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes une série d'informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet par exemple aux autorités de disposer des principales informations nécessaires pour améliorer la gestion des avaries. L'article 12.01 indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.
2. La présente résolution vise principalement à modifier l'article 12.01 par plusieurs amendements répondants à plusieurs objectifs.
3. Le premier objectif de cet amendement est de transformer des prescriptions de caractère temporaire en prescriptions de caractère définitif. En effet, les dernières modifications de l'article 12.01 ont été adoptées par la CCNR lors de sa session d'automne 2015 sous la forme de prescriptions de caractère temporaire (Protocole 2015-I-16). Ces prescriptions de caractère temporaire sont valables jusqu'au 30 novembre 2018. Ces prescriptions de caractère temporaire visaient en premier lieu à étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à tous les bâtiments transportant des conteneurs. En second lieu, ces prescriptions ont étendu l'obligation d'annonce aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible. En troisième lieu, une clarification a été apportée sur la notion de catégorie de bâtiment et de type de bateau, notamment pour prévenir des confusions entre les référentiels existants. Cette clarification a consisté à modifier les articles 12.01 (chiffres 2 et 4) et 4.07 (chiffres 4 et 5) et à créer une nouvelle annexe 12 au RPNR. En quatrième lieu, ces prescriptions prévoyaient des données supplémentaires à transmettre dans le cadre de l'obligation d'annonce pour améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane et complétaient à ce titre le chiffre 2 de l'article 12.01.

Après deux ans de mise en œuvre, ces prescriptions de caractère temporaire ont permis d'améliorer la sécurité de la navigation rhénane et le Secrétariat n'a pas eu connaissance de difficultés dans leur mise en œuvre. L'objectif initial a donc été atteint et ces prescriptions de caractère temporaire peuvent être transformées en amendements définitifs du RPNR.

4. Le second objectif de ces amendements est d'étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à la navigation citerne. En effet, compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et compte tenu du fait que le système est à présent parfaitement opérationnel, la proposition actuelle vise également à étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à tous les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes. Cette mesure devrait permettre de réduire le travail administratif des conducteurs des bâtiments et du personnel dans les centrales de secteur, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé pour la navigation rhénane. En effet, les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes transportent principalement des matières dangereuses. Les conséquences d'un accident pourraient donc être plus importantes. Par ailleurs, le recueil des données de l'ensemble de la navigation citerne facilitera la réalisation de statistiques. Enfin, ces données participent à l'amélioration de la gestion du trafic lorsque cette gestion existe.
5. Le troisième objectif de ces amendements figurant en annexe est de simplifier les secteurs sur lesquels s'applique l'obligation d'annonce et de clarifier les bâtiments qui sur certains secteurs bénéficient d'une exemption d'obligation d'annonce.

6. Le quatrième objectif est d'ouvrir la possibilité d'alléger le nombre d'annonces par radiotéléphonie, en réduisant le nombre de lieux où une annonce partielle est requise. Une annonce par radiotéléphonie ne serait plus obligatoire lors du passage du bâtiment devant un poste de trafic ou une centrale de secteur. Si un État souhaitait conserver cette annonce aux endroits concernés, il pourrait le faire en apposant un panneau B.11. Cette suppression a été rendue possible grâce à l'obligation d'équipement et d'utilisation d'appareil AIS Intérieur qui permet de connaître en permanence la position d'un bateau.
7. Enfin, le dernier objectif est d'apporter quelques clarifications rédactionnelles à l'article 12.01.
8. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

### **Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés**

Les amendements figurant en annexe ont plusieurs objectifs :

- Le premier objectif de ces amendements est de transformer des prescriptions de caractère temporaire adoptées par le protocole 2015-I-16 en prescriptions de caractère définitif.
- Le deuxième objectif de ces amendements est d'étendre l'obligation d'annonce par voie électronique à tous les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes. Cela permet de réduire la charge administrative pour la profession et pour les administrations en charge de la gestion de la voie d'eau, tout en améliorant la qualité des données à disposition des autorités.
- Le troisième objectif de ces amendements est de simplifier les secteurs sur lesquels s'applique l'obligation d'annonce et de clarifier les bâtiments qui sur certains secteurs bénéficient d'une exemption d'obligation d'annonce. Cette simplification a conduit à diminuer le nombre de secteurs définis dans le chiffre 8 de l'article 12.01. Cela rend la réglementation applicable plus lisible et plus uniforme. De même, une clarification a été introduite pour préciser que les bâtiments et convois soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique ne peuvent être exemptés de l'obligation d'annonce en raison de leur taille sur certains secteurs.
- Le quatrième objectif est d'ouvrir la possibilité d'alléger le nombre d'annonces par radiotéléphonie, en réduisant le nombre de lieux où une annonce partielle est requise. En effet, grâce aux informations émises par les appareils AIS Intérieur, les autorités peuvent localiser un bâtiment sur les secteurs dont elles ont la charge.
- En outre, quelques clarifications rédactionnelles sont apportées à l'article 12.01.

### **Alternative éventuelle aux amendements envisagés**

En ce qui concerne le premier et le deuxième objectif, une option est de revenir à la rédaction de l'article 12.01 avant l'introduction des prescriptions de caractère temporaire au 1<sup>er</sup> décembre 2015. Ceci a les deux conséquences suivantes :

- Les bâtiments ou convois transportant moins de 20 conteneurs ainsi que les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes peuvent, s'ils le souhaitent, émettre leur annonce par voie électronique, mais cela ne permettrait pas de réduire la charge administrative.
- Pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, une autre possibilité que l'obligation d'annonce serait de communiquer cette information sur le type de combustible à l'aide de l'appareil AIS, par exemple en accolant le sigle GNL au nom du bâtiment. Cette solution n'est pas souhaitable. En effet, cela conduirait à rendre cette information lisible pour de nombreuses personnes. Or, lors de l'audition de la profession sur le projet de prescriptions applicables aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, la profession a indiqué qu'elle préférerait une annonce électronique qui soit adressée directement aux autorités. Contrairement aux informations transmises dans le cadre des annonces électroniques, les informations transmises par les appareils AIS sont accessibles à tous.

En ce qui concerne le troisième objectif, une autre option est un autre découpage des secteurs sur lesquels l'obligation d'annonce s'applique. Il resterait néanmoins plus compliqué que les deux secteurs figurant dans ce projet d'amendement. Cela rendrait la réglementation moins lisible.

### **Conséquences de ces amendements**

Le chiffre 1 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. Ce chiffre 1 précise les bâtiments et convois soumis à l'obligation d'annonce. Il inclut notamment les bâtiments ou convois ayant un système GNL à bord. En effet, pour des raisons de sécurité, les autorités souhaitent pouvoir tracer ces bâtiments, en particulier pour l'intervention appropriée des services de secours en cas d'avarie.

Le chiffre 2 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015.

Ce chiffre 2 précise donc la liste des données qui doivent être annoncées. Elles sont à présent cohérentes avec les champs de données du standard des annonces électroniques. Tous les champs de données qui sont définis comme obligatoires d'après le standard ont été ajoutés à cette liste. Pour les convois, il est prévu de demander l'ensemble des données pour chaque bâtiment du convoi (nom, catégorie de bâtiment, longueur, largeur). En pratique, cela permet de tracer quelle cargaison se trouve dans quelle partie du convoi. Ces indications sont d'ores et déjà communiquées par les conducteurs depuis le milieu des années 90. Pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, le conducteur doit indiquer la présence à bord d'un système de GNL, qu'il soit en fonctionnement ou non. Dans le même ordre d'idées, en ce qui concerne le transport de conteneurs, les données requises par le standard ont également été reprises dans les amendements ci-joints. Il s'agit notamment du numéro des conteneurs de matières dangereuses ou de l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement. Ces informations seront particulièrement utiles lors de la gestion des avaries d'un bateau porte-conteneurs, et la communication de ces informations ne représente pas, d'après les experts, un surcoût important. De même, pour les conteneurs, en plus du nombre de conteneurs à bord déjà annoncé actuellement, le conducteur doit indiquer pour chaque conteneur leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé). Ces informations permettent d'améliorer la gestion d'une avarie en cas de conteneur tombé par-dessus bord, par exemple.

Enfin, la liste des données a également été réorganisée : la liste commence par les données liées au bâtiment et se termine par les données liées à la cargaison.

Le chiffre 3 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. Par rapport à la rédaction antérieure à 2015, la rédaction des amendements ci-joints en actualise simplement les renvois.

Le chiffre 4 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. Le chiffre 4 précise les modalités dans le cas d'une annonce par voie électronique. Il renvoie notamment au *Standard des annonces électroniques* qui définit la liste des types de bâtiments ou de convois. Le conducteur doit utiliser ce type dans le cas d'une annonce électronique. Cette liste des types de bâtiments ou de convois repose sur la recommandation n°28 (Codes des types de moyens de transport) adoptée par l'Organisation des Nations Unies (TRADE/CEFACT).

Le chiffre 5 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015 et les étend à d'autres types de bâtiments et convois. Le chiffre 5 précise que les bâtiments et convois transportant des conteneurs et les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes sont soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique. Il s'agit d'une extension de l'obligation d'annonce. Ces bâtiments devront s'équiper d'un logiciel pour faire une annonce électronique. Le logiciel peut être téléchargé gratuitement mais les bâtiments devront disposer d'un ordinateur. D'après les informations dont dispose le Secrétariat, il n'existe pas de bâtiments non équipés d'ordinateurs et transportant de façon régulière moins de 20 conteneurs à bord ou ayant des citernes fixes. Lors de l'audition de la profession organisée en mars 2017, cette obligation d'équipement en logiciel n'a pas soulevé de difficultés de la part de la profession, sous réserve que le logiciel reste gratuit et que sa maintenance reste assurée.

Par ailleurs, la formulation retenue « destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes » permet de couvrir l'ensemble des bâtiments ou assemblages de bâtiments, qu'ils soient chargés ou légers et indépendamment de la cargaison transportée. Cela permettra de collecter des données afin de construire une bonne vue d'ensemble, statistiquement solide, de la navigation citerne.

La notion de « citerne fixe » n'est pas utilisée pour l'instant dans le RPNR. Cette notion est en revanche utilisée et définie dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin ou dans le *Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN)*. À ce titre, les amendements ci-joints proposent de reprendre cette définition dans l'article 1.01 du RPNR.

Le chiffre 6 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. Par rapport à la rédaction antérieure à 2015, la rédaction des amendements ci-joints actualise simplement les renvois.

Le chiffre 7 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. Par rapport à la rédaction antérieure à 2015, la rédaction des amendements ci-joints actualise les renvois et précise les modalités selon lesquelles les modifications de données en cours de voyage doivent être communiquées par le conducteur aux autorités compétentes. Plusieurs moyens (radio, voie écrite, voie électronique) sont permis.

Le chiffre 8 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints simplifie les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. En effet, le nombre de secteurs où l'obligation d'annonce s'applique a été réduit à deux. Cette simplification permet d'une part d'unifier les règles d'annonces en réduisant les exemptions qui sont liées aux secteurs, et d'autre part d'augmenter la sécurité de la navigation dans un secteur accidentogène. Cette réécriture conduit à une légère augmentation du nombre d'annonces pour certains convois.

La formulation proposée dans les amendements ci-joints ouvre la possibilité pour les Etats d'alléger le nombre d'annonces par radiotéléphonie. Une annonce par radiotéléphonie ne serait plus obligatoire lors du passage du bâtiment devant un poste de trafic ou une centrale de secteur. Si un État souhaitait conserver cette obligation d'annonce à ces endroits, il pourrait le faire en apposant un panneau B.11.



Le chiffre 9 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints clarifie les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. Ces prescriptions adoptées en 2015 prévoyaient qu'un convoi pouvait être exempté de l'obligation d'annonce en raison de sa taille sur certains secteurs. En revanche, si ce convoi transportait des conteneurs, il était soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique. Pour éviter des interprétations divergentes, les prescriptions figurant dans les amendements ci-joints précisent qu'un convoi soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique ne peut pas bénéficier de l'exemption de l'obligation d'annonce en raison de sa taille sur certains secteurs.

Le chiffre 10 de la rédaction de l'article 12.01 figurant dans les amendements ci-joints reprend les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015.

Une annexe 12 a également été ajoutée au RPNR lors de l'adoption des prescriptions de caractère temporaire en 2015. Les amendements ci-joints reprennent cette annexe. Elle définit les différentes catégories de bâtiments et convois. Cette liste s'appuie sur les catégories de bâtiments et convois définis à l'article 1.01 du Règlement de visite des bateaux du Rhin et correspond à la catégorie de bâtiments portée sur le certificat de visite. Le conducteur doit annoncer cette catégorie dans le cas d'une annonce faite par radiotéléphonie.

Les chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 figurant dans les amendements ci-joints reprennent les prescriptions de caractère temporaire adoptées en 2015. Ces prescriptions indiquent que l'information relative au type de bâtiment ou de convoi émise par l'appareil AIS Intérieur conformément aux chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 repose sur la même liste que celle utilisée dans le cadre de l'annonce par voie électronique. Cette liste a été reprise dans le *Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure*.

### **Conséquences d'un rejet des amendements proposés**

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Cela nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

En ce qui concerne le premier objectif, les prescriptions de caractère temporaires ne seraient donc plus applicables. Cela aurait les conséquences suivantes :

- des contradictions subsisteraient entre les données que le conducteur doit communiquer au titre de l'obligation d'annonce et les champs de données obligatoires d'après le *Standard des annonces électroniques*.
- Les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible ne seraient pas obligés de s'annoncer. Or, compte tenu du développement récent de cette technologie et des risques spécifiques qu'ils présentent en cas d'avarie, il est bon que ces bâtiments puissent être identifiés par les autorités.
- Certaines informations utiles pour la sécurité ne seraient pas transmises.

En ce qui concerne le second objectif, le rejet des amendements proposés aurait pour conséquence que les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes ne seraient pas soumis à l'obligation d'annonce électronique. Il n'y aurait donc pas de réduction des charges administratives pour la profession et les administrations en charge de la gestion de la voie d'eau.

En ce qui concerne le troisième objectif, il est possible de renoncer à la simplification de la définition des secteurs sur lesquels s'applique l'obligation d'annonce. Cela irait à l'encontre de l'objectif d'une meilleure lisibilité de la réglementation. De même, des interprétations divergentes sur l'obligation d'annonce par voie électronique pour certains convois exemptés de l'obligation d'annonce en raison de leur taille resteraient possibles

Enfin, en ce qui concerne le quatrième objectif, le maintien de l'annonce systématique lors du passage des postes de trafic ou des centrales de secteur ne permettrait pas de réduire les charges administratives et de tirer pleinement parti des données émises par les appareils AIS Intérieur.

### **Résolution**

La Commission centrale,

vu la stratégie SIF de la CCNR adoptée par la résolution 2012-I-10 et la place réservée à l'utilisation des annonces par voie électronique,

vu les conclusions de l'audit de la profession de la navigation en mars 2017,

dans le but de contribuer davantage à l'amélioration de la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

considérant

- que le recours aux annonces par voie électronique contribue à la réduction des charges administratives et à l'amélioration de la qualité des données,
- qu'aucune information faisant état de difficultés dans la mise en œuvre des prescriptions de caractère temporaire adoptées dans le protocole 2015-I-16 n'a été portée à sa connaissance,
- qu'une obligation d'annonce par voie électronique étendue aux bâtiments et convois ayant des citernes fixes à bord améliore la sécurité de la navigation rhénane,

rappelant que l'obligation d'une annonce électronique pourrait à l'avenir être étendue à d'autres catégories de bâtiments,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

adopte les amendements au sommaire, aux articles 1.01, 4.07, 12.01 et à l'annexe 12 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2018.

### **Annexe**

**Annexe au protocole 11**

1. *L'indication suivante relative au sommaire est ajoutée comme suit :*

« Annexe 12 : Liste des catégories de bâtiments et de convois »

2. *La lettre ag) suivante est ajoutée comme suit à l'article 1.01 :*

« ag) "citerne fixe" une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque. »

3. *L'article 4.07, chiffre 4, lettre c) est rédigé comme suit :*

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au *Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure* ; »

4. *L'article 4.07, chiffre 5, lettre c) est rédigé comme suit :*

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au *Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure* ; »

5. *L'article 12.01 est rédigé comme suit :*

**« Article 12.01**

*Obligation d'annonce*

1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 8 ci-dessous, s'annoncer par radiotéléphonie sur la voie indiquée :
  - a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
  - b) bateaux-citernes ;
  - c) bâtiments transportant des conteneurs ;
  - d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
  - e) bateaux à cabines ;
  - f) navires de mer ;
  - g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
  - h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.
  
2. Dans le cadre de l'annonce visée au chiffre 1 doivent être indiqués :
  - a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
  - b) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel de bateau, numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;

- c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon l'annexe 12 ;
  - d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
  - e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
  - f) la présence à bord d'un système de GNL ;
  - g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
    - aa) numéro ONU ou numéro de la marchandise dangereuse,
    - bb) désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, complétée le cas échéant par la désignation technique,
    - cc) classe, code de classification et le cas échéant groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
    - dd) quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
    - ee) nombre de feux bleus / de cônes bleus ;
  - h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : nature et quantité de cette cargaison ;
  - i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi qu'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement et selon leur type ;
  - j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;
  - k) nombre de personnes à bord ;
  - l) position, sens de navigation ;
  - m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
  - n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
  - o) port de chargement ;
  - p) port de déchargement.
3. Les données indiquées au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et quand il le quitte à nouveau.
4. Dans la mesure où le conducteur ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique,
- a) l'annonce doit s'effectuer conformément au *Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure*, édition avril 2013,
  - b) par dérogation au chiffre 2, lettre c, il faut indiquer le type du bâtiment ou du convoi selon le standard mentionné à la lettre a) du présent chiffre.

5. L'annonce visée au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres l) et m), doit être transmise par voie électronique pour :
  - a) les convois et bâtiments ayant des conteneurs à bord,
  - b) les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes.
6. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur l'un des secteurs visés au chiffre 8 ci-dessous durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
7. Lorsque les données visées au chiffre 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. La modification des données doit être communiquée via la voie indiquée, par écrit ou par voie électronique.
8. L'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus est applicable sur les secteurs suivants, signalés par le panneau B.11 et par un panneau supplémentaire « obligation d'annonce » :
  - a) de Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Gorinchem (p.k. 952,50) et
  - b) de Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20).

Les indications visées au chiffre 2, lettres a), b) et c) doivent aussi être fournies lors du passage aux écluses et aux points d'annonce signalés par le panneau B.11.

9. Sont exonérés de l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 :
  - sur le secteur visé au chiffre 8, 1ère phrase, lettre a), les convois n'ayant pas à leur bord de marchandises dont le transport est soumis à l'ADN et dont la longueur n'est pas supérieure à 140 m et dont la largeur n'est pas supérieure à 15 m,
  - sur le secteur visé au chiffre 8, 1ère phrase, lettre b), les convois dont la longueur n'est pas supérieure à 110 m et dont la largeur n'est pas supérieure à 12 m.

Cette exonération ne s'applique pas aux convois soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique prévue au chiffre 5.

10. L'autorité compétente peut :
  - a) déterminer d'autres obligations d'annonce pour les bateaux avitailleurs,
  - b) déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux d'excursions journalières. »

6. L'annexe 12 ci-après est ajoutée après l'annexe 11 :

« Annexe 12

**LISTE DES CATEGORIES DE BATIMENTS ET DE CONVOIS**

Désignation :

- automoteur-citerne
- automoteur ordinaire
- péniche de canal
- remorqueur
- pousseur
- chaland-citerne
- chaland ordinaire
- barge-citerne
- barge ordinaire
- barge de navire
- bateau d'excursions journalières
- bateau à cabines
- bateau rapide
- engin flottant
- bâtiment de chantier
- bateau de plaisance
- convoi poussé
- formation à couple
- convoi remorqué
- bâtiment (type inconnu). »

## PROTOCOLE 12

### **Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) Documents de bord et autres papiers (article 1.10) et radiotéléphonie (article 4.05)**

1. Le règlement de radiocommunication publié par l'Union Internationale des Télécommunications s'applique dans l'ensemble des États membres de la CCNR. Ce règlement a été décliné à l'échelle de l'Europe à travers l'arrangement régional du service de radiocommunications sur les voies intérieures (arrangement RAINWAT). Le but de cet arrangement est d'harmoniser le service de radiocommunication, pour une utilisation plus efficace et efficace du spectre radioélectrique, afin de rendre la navigation intérieure plus sûre.
2. L'arrangement RAINWAT est entré en vigueur le 18 avril 2012. Il remplace à cette même date l'arrangement régional relatif au service de radiotéléphonie sur les voies de navigation intérieure signé à Bâle le 6 avril 2000. Le Comité RAINWAT est chargé d'administrer l'arrangement RAINWAT. Le Comité RAINWAT a prié la CCNR et la Commission du Danube (CD) de préparer et de publier un guide de radiocommunication selon un modèle uniforme. En effet, les dispositions figurant dans l'arrangement RAINWAT ne s'appliquent pas directement aux conducteurs de bateaux. Sur le Rhin, c'est à travers le guide et le RPNR que les dispositions de l'arrangement sont rendues applicables.
3. Les articles 1.10 et 4.05 du RPNR renvoient à l'arrangement régional signé à Bâle et au guide de radiotéléphonie publié en application de cet arrangement. Les renvois du RPNR doivent donc être actualisés.
4. L'arrangement RAINWAT prévoit également certaines dispositions sur les langues à utiliser en cas de communications radiotéléphoniques en privilégiant l'emploi de la langue anglaise. L'arrangement RAINWAT indique que les règlements de police peuvent prévoir des dispositions différentes. L'article 4.05 du RPNR a donc été complété pour tenir compte des pratiques actuelles de la navigation rhénane.
5. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

#### **Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés**

En premier lieu, ces amendements visent à actualiser certains renvois des articles 1.10 et 4.05 du RPNR. En effet, l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure signé à Bâle en 2000 et cité dans le RPNR a été remplacé par l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) signé à Bucarest en 2012.

En second lieu, ces amendements clarifient également quelles sont les exigences techniques applicables à la station de bateau et quelles sont les dispositions à appliquer pour son utilisation. En effet, la rédaction actuelle du chiffre 1 de l'article du RPNR renvoie à la fois aux dispositions de l'arrangement régional et à celles du guide de radiotéléphonie. La nouvelle rédaction du chiffre 1 de l'article 4.05 figurant en annexe propose de ne renvoyer qu'au nouveau guide de radiocommunication et ce pour les raisons suivantes :

- i. L'arrangement RAINWAT est un arrangement administratif entre administrations. Ses dispositions ne sont pas directement applicables au conducteur.

- ii. Un renvoi vers le guide et vers l'arrangement RAINWAT peut conduire à des contradictions, car les deux documents ne sont pas actualisés au même instant. De même, il est théoriquement possible que certaines recommandations de l'arrangement RAINWAT ne soient pas mises en vigueur sur le Rhin, ce qui conduirait à une insécurité juridique en cas de renvoi vers le guide et l'arrangement RAINWAT.
- iii. Le conducteur doit, d'après l'article 1.10 du RPNR, avoir un exemplaire du guide à bord du bâtiment. Il connaît donc le guide. Il lui permet de trouver les informations nécessaires en matière de radiocommunication. Par ailleurs, le conducteur ne sait pas quand l'arrangement RAINWAT est modifié. Il devrait consulter le site internet RAINWAT régulièrement.
- iv. L'arrangement RAINWAT n'est pas disponible dans toutes les langues rhénanes.

En troisième lieu, ces amendements proposent de compléter la rédaction du chiffre 2 pour clarifier quelle langue doit être utilisée pour une communication radiotéléphonique entre stations de bateau et des stations terrestres. Cette clarification reprend les pratiques existantes où c'est la langue de la station terrestre qui est utilisée. Cette disposition est une exception à la règle générale prévue par l'arrangement RAINWAT qui prévoit (paragraphe 2.1 de l'annexe 4) qu'« après une période de transition se terminant le 1er février 2022, dans la mesure où il n'existe pas de règlement de police de la navigation, les dispositions suivantes seront appliquées :

- *bateau-autorités portuaires : l'anglais devrait être la première langue utilisée. À défaut, la langue du pays où sont situées les stations terrestres peut être utilisée.*
- *bateau-bateau : l'anglais devrait être la première langue utilisée à des fins de navigation. ».*

En quatrième lieu, la rédaction actuelle prévoit que la langue à utiliser en cas de difficultés de communication soit la langue allemande. La nouvelle rédaction de la disposition précise que ces difficultés de communication concernent à la fois les communications radiotéléphoniques entre stations de bateau et celles entre stations de bateau et station terrestres. La clarification apportée ne fait que retranscrire les pratiques actuelles dans le cadre réglementaire.

En dernier lieu, quelques améliorations rédactionnelles ont été apportées à l'article 4.05.

### **Alternatives éventuelles aux amendements proposés**

L'autre possibilité serait de ne pas actualiser les renvois aux articles 1.10 et 4.05 du RPNR et de conserver le renvoi vers l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure de Bâle (2000). Il en résulterait une insécurité juridique.

De même, une autre solution serait de conserver un double renvoi vers l'arrangement RAINWAT et vers le guide de radiocommunication au chiffre 1 de l'article 4.05. Cela présenterait également une insécurité juridique car il pourrait y avoir des contradictions entre les deux documents.

Enfin, la rédaction du chiffre 2 de l'article 4.05 pourrait être laissée en l'état mais dans ce cas, il pourrait être nécessaire de réexaminer cet article à moyen terme, compte tenu de la pratique existant sur le Rhin qui diffère des règles générales prévues par l'arrangement régional.

### **Conséquences des amendements proposés**

Les amendements figurant en annexe actualisent les renvois vers l'arrangement régional applicable en matière de radiocommunication et vers le guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.



Ce dernier reprend les dispositions de l'arrangement RAINWAT. Il les explicite à l'attention du conducteur, en particulier en ce qui concerne les procédures de communication en cas de détresse, urgence, sécurité ou de routine. Le guide actualise donc les dispositions relatives à l'utilisation d'une station de bateau, mais également les exigences techniques applicables à ces stations de bateau.

Par ailleurs, les amendements clarifient dans le RPNR les pratiques existantes sur les langues à utiliser dans le cas d'une communication entre des stations de bateau et des stations terrestres.

### **Conséquences d'un rejet des amendements proposés**

Un rejet de ces amendements aurait pour conséquence une certaine insécurité juridique car les dispositions du RPNR actuellement en vigueur renvoient à un arrangement régional qui est caduc. De même, les indications figurant dans la partie générale du guide de radiotéléphonie actuel sont obsolètes. Enfin, la langue à utiliser dans le cas d'une communication entre stations de bateau et stations terrestres (y compris en cas de difficultés de compréhension) n'est pas clairement définie, ce qui peut reposer des problèmes de communication.

### **Résolution**

La Commission centrale,

vu l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (arrangement RAINWAT),

soucieuse d'améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane,

consciente de l'importance de la radiocommunication en navigation intérieure,

adopte les amendements aux articles 1.10 et 4.05 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2018.

### **Annexe**

1. L'article 1.10 est modifié comme suit :

a) La lettre k) est rédigée comme suit :

« k) un certificat d'opérateur du service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure conformément à l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure »

b) La lettre m) est rédigée comme suit :

« m) le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure, partie générale et partie régionale Rhin / Moselle, »

2. L'article 4.05 est rédigé comme suit :

**« Article 4.05**

*Radiotéléphonie*

1. Toute station de bateau se trouvant à bord d'un bâtiment ou d'un établissement flottant doit être équipée et utilisée conformément aux dispositions du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.
2. La langue du pays dans lequel se trouve la station de bateau qui commence la conversation radiotéléphonique doit être utilisée pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau.

Pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau et les stations terrestres, la langue du pays dans lequel se trouve la station terrestre doit être utilisée.

En cas de difficultés de compréhension lors d'une communication entre stations de bateau ou entre stations de bateau et stations terrestres, il convient d'utiliser la langue allemande.

3. Les voies des réseaux de correspondance publique, bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire ne peuvent être utilisées que pour des informations prescrites ou permises par le présent règlement ou autorisées en vertu du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.
4. Les bâtiments motorisés, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent naviguer que lorsqu'ils sont équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux bateau-bateau, informations nautiques et bateau-autorité portuaire et lorsque celle-ci est en bon état de fonctionnement.

L'installation de radiotéléphonie doit assurer la veille simultanée de 2 de ces réseaux.

5. Les bâtiments motorisés faisant route, à l'exception des menues embarcations, doivent avoir l'installation de radiotéléphonie branchée sur écoute sur la voie allotie au réseau bateau-bateau et, uniquement dans des circonstances particulières motivées, sur la voie allotie à un autre réseau et doivent donner, sur les voies alloties aux réseaux bateau-bateau et informations nautiques les informations nécessaires à la sécurité de la navigation.

L'installation de radiotéléphonie doit être branchée sur écoute simultanément sur les réseaux bateau-bateau et informations nautiques.

6. Le panneau B.11 (Annexe 7) indique l'obligation instituée par l'autorité compétente d'utiliser la radiotéléphonie. »

## PROTOCOLE 13

### **Nouvelle édition de la partie générale du guide de radiocommunication en navigation intérieure**

1. Le règlement de radiocommunication publié par l'Union Internationale des Télécommunications s'applique à l'échelle mondiale et donc aussi dans l'ensemble des Etats membres de la CCNR. Ce règlement a été décliné à l'échelle de l'Europe à travers l'arrangement régional du service de radiocommunications sur les voies intérieures (arrangement RAINWAT). Le but de cet arrangement est d'harmoniser le service de radiocommunication, pour une utilisation plus efficiente et efficace du spectre radioélectrique afin de rendre la navigation intérieure plus sûre.
2. L'arrangement RAINWAT est entré en vigueur le 18 avril 2012, date de sa signature à Bucarest. Il remplace à cette même date l'arrangement régional relatif au service de radiotéléphonie sur les voies de navigation intérieure signé à Bâle le 6 avril 2000. Les Etats membres de la CCNR ont tous signé l'arrangement RAINWAT au plus tard début 2014.
3. L'arrangement RAINWAT porte sur la radiocommunication. La radiocommunication comprend la communication par voie radiotéléphonique mais également la communication par voie radioélectrique comme la communication entre deux appareils AIS intérieur. L'arrangement de Bâle ne portait que sur la radiotéléphonie.
4. Le Comité RAINWAT est chargé d'administrer l'arrangement RAINWAT. L'ensemble des Etats membres de la CCNR représentés en général par les autorités en charge de la gestion des fréquences, y participent. Les Secrétariats de la CCNR et de la Commission du Danube (CD) participent également aux réunions de ce Comité ce qui permet d'intégrer les enjeux et besoins de la navigation intérieure aux décisions. Depuis 2014, le Secrétariat de la Commission de la Moselle (CM) participe également à ces réunions.
5. Le Comité RAINWAT a prié dans sa première résolution la CCNR et la CD de préparer et de publier un guide selon un modèle uniforme. En effet, les dispositions figurant dans l'arrangement RAINWAT ne s'appliquent pas directement aux conducteurs. Sur le Rhin, c'est à travers le guide et le RPNR que les dispositions de l'arrangement sont rendues applicables.
6. Ce guide comporte une partie générale commune à la CD, à la CM et à la CCNR et une partie régionale très opérationnelle (contacts téléphoniques, voie d'appel des écluses, etc.) commune à la CM et à la CCNR. La partie régionale est actualisée annuellement par les Secrétariats de la CM et de la CCNR.
7. La partie générale du guide reprend certaines dispositions de l'arrangement RAINWAT pour les porter à la connaissance du conducteur. Cette partie générale permet également de donner des exemples de communications.
8. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

### **Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées**

Cette modification vise à remplacer la partie générale du guide de radiotéléphonie adopté par la résolution 2001-II-18. En effet, l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure signé à Bâle en 2000 a été remplacé par l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT) signé à Bucarest en 2012.

En application de la résolution n° 1 annexée à cet arrangement RAINWAT, le Comité RAINWAT a demandé aux commissions fluviales de publier un guide de radiocommunication pour la navigation intérieure. L'ancienne rédaction de la partie générale de ce guide datait des années 2000 et les modifications ont été si nombreuses qu'une nouvelle partie générale du guide a été rédigée.

En particulier, les procédures de communication en cas de détresse, urgence, sécurité ou de routine ont été modifiées et nécessitent d'être actualisées, tout comme les différentes fréquences utilisées en radiocommunication.

### **Alternative éventuelle aux modifications proposées**

L'alternative serait de ne pas publier un nouveau guide de radiocommunication mais de nombreuses informations présentes dans le guide actuel sont obsolètes et erronées.

### **Conséquences des modifications proposées**

Le guide de radiocommunication en navigation intérieure reprend les dispositions de l'arrangement RAINWAT et il les explicite à l'attention du conducteur, en particulier en ce qui concerne les nouvelles procédures de communication en cas de détresse, urgence, sécurité ou de routine.

### **Conséquences d'un rejet des modifications proposées**

Un rejet de ces modifications aurait pour conséquence une certaine insécurité juridique et pourrait avoir un impact sur la sécurité de la navigation rhénane. En effet, les indications figurant dans la partie générale du guide de radiotéléphonie actuellement en vigueur sont obsolètes et erronées.

## Résolution

La Commission centrale,

vu l'arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (RAINWAT),

consciente de l'importance de la radiocommunication en navigation intérieure,

en coordination avec la Commission de la Moselle et la Commission du Danube,

adopte la partie générale du guide de radiocommunication pour la navigation intérieure figurant en annexe à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de police d'assurer s'il y a lieu à sa propre initiative l'actualisation de la partie générale de ce guide,

charge le Secrétariat de publier l'édition actualisée de la partie générale du guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.

Le guide figurant en annexe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2018. Il remplacera à cette date l'édition 2014 de la partie générale du guide de radiotéléphonie en navigation intérieure.

## Annexe

**COMMISSION DU DANUBE  
COMMISSION DE LA MOSELLE  
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**GUIDE DE RADIOCOMMUNICATION POUR  
LA NAVIGATION INTERIEURE**

**Partie générale**

**Edition 2017**

**Strasbourg, Trèves et Budapest**

# GUIDE DE RADIOCOMMUNICATION POUR LA NAVIGATION INTERIEURE

## Partie générale

### SOMMAIRE

Article	Page
Avant-propos .....	5
<b>1. Définitions .....</b>	<b>7</b>
1.1 Points de contact administratifs .....	7
1.2 AIS, voir AIS Intérieur .....	7
1.3 Points de contact pour la base de données d'identification des bateaux (ATIS, MMSI) .....	7
1.4 ATIS .....	7
1.5 Installation radioélectrique et installation de radiotéléphonie .....	7
1.6 Station de bateau .....	7
1.7 Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure .....	7
1.8 Voie imposée .....	8
1.9 CARING .....	8
1.10 Comité RAINWAT .....	8
1.11 Appel Sélectif Numérique (ASN) .....	8
1.12 Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM) .....	9
1.13 Equipement portatif .....	9
1.14 AIS Intérieur (Système d'identification automatique des bateaux sur les voies de navigation intérieure) .....	9
1.15 IVS .....	9
1.16 Menues embarcations .....	9
1.17 Station terrestre .....	10
1.18 MIB .....	10
1.19 Identité du service mobile maritime - Maritime Mobile Service Identity (MMSI) .....	10
1.20 NIF .....	10
1.21 Radar .....	10
1.22 Poste de trafic ou centrale de secteur .....	10
1.23 SIF (Services d'information fluviale / RIS - River Information Services) .....	11
1.24 Radiotéléphonie des écluses .....	11
1.25 Service de radiotéléphonie maritime .....	11
1.26 Station de navire .....	11
1.27 Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée) .....	11
1.28 Exploitation Simplex (transmission alternative) .....	11
1.29 Circuit silencieux .....	11
1.30 Administrations contractantes .....	11
<b>2. Tableaux des voies, fréquences d'émission et réseaux sur les voies de navigation intérieure .....</b>	<b>12</b>
2.1 Tableau 1 : voies, fréquences d'émission et réseaux du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure .....	13
2.2 Tableau 2 : réglementations spéciales .....	16



2.3	Réseau Bateau-Bateau .....	21
2.4	Réseau Informations Nautiques .....	21
2.5	Réseau Bateau-Autorité portuaire .....	21
2.6	Réseau Radiocommunications de bord .....	22
<b>3.</b>	<b>Exigences opérationnelles et techniques applicables aux installations radioélectriques</b> .....	<b>23</b>
3.1	Généralités .....	23
3.2	Exigences supplémentaires applicables aux installations de radiotéléphonie fixes .....	24
3.2.1	Bouton d'alternat .....	24
3.2.2	Antennes .....	24
3.3	Exigences supplémentaires applicables aux équipements portatifs à bord .....	24
3.3.1	Généralités .....	24
3.3.2	Batteries .....	24
3.3.3	Chargeurs de batteries .....	25
3.4	Puissance d'émission des installations de radiotéléphonie .....	25
3.4.1	Puissance de sortie des installations de radiotéléphonie mobiles utilisées sur les voies de navigation intérieure .....	25
3.4.2	Puissance de sortie des équipements portatifs utilisés sur les voies de navigation intérieure .....	25
3.5	ATIS .....	25
<b>4.</b>	<b>Déroulement des communications radiotéléphoniques</b> .....	<b>26</b>
4.1	Généralités .....	26
4.1.1	Mesures préliminaires .....	26
4.1.2	Discipline des communications radiotéléphoniques .....	26
4.1.3	Langue .....	26
4.1.4	Emission d'essai .....	27
4.1.5	Instructions de la station terrestre .....	27
4.1.6	Accusé de réception de messages .....	27
4.2	Ordre de priorité des communications radiotéléphoniques .....	27
4.2.1	Détresse .....	28
4.2.1.1	Début de la communication de détresse .....	28
4.2.1.2	Accusé de réception du message de détresse .....	29
4.2.1.3	Demande de silence-radio et restriction des communications radiotéléphoniques durant une communication de détresse .....	30
4.2.1.4	Fin de la communication de détresse .....	30
4.2.2	Situation d'urgence .....	31
4.2.3	Message de sécurité .....	31
4.2.4	Conversation de routine .....	32
<b>5.</b>	<b>Table d'épellation, exemples de conversations</b> .....	<b>33</b>
5.1	Communications de détresse .....	34
5.2	Communications d'urgence .....	39
5.3	Message de sécurité .....	40
5.4	Conversation de routine .....	41
<b>6.</b>	<b>Secret des radiocommunications</b> .....	<b>45</b>
<b>7.</b>	<b>Site Internet de l'Arrangement régional « RAINWAT »</b> .....	<b>45</b>

## AVANT-PROPOS

Le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure est publié conjointement par les secrétariats de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sur la base de la résolution n° 1 de l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure (Bucarest 2012) signé à ce jour par dix-sept administrations contractantes (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Moldavie, Monténégro, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie).

Le Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure se compose d'une

### **Partie générale,**

comportant des informations et indications utiles sur toutes les voies de navigation intérieure des Etats contractants susmentionnés, telles que :

- définitions ;
- description et exploitation des réseaux de service ;
- déroulement des radiocommunications en navigation intérieure, notamment en situation de détresse ;
- exemples de conversations et tables d'épellation ;
- participation à d'autres services de radiocommunication et obligation d'annonce

et de

### **Parties régionales,**

comportant pour un réseau donné de voies de navigation intérieure des Etats contractants susmentionnés

- des indications relatives à l'équipement radiotéléphonique et à l'obligation d'en faire usage ;
- une présentation des stations terrestres sous forme de tableau et sous forme cartographique ;
- une liste des services qui sont opérationnels en permanence, ainsi que
- le cas échéant, les formules usuelles recommandées durant la navigation, dans les langues les plus utilisées.

La **Partie générale** et la **Partie régionale** du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure doivent toujours être conservées à bord des bateaux dans leur version actuelle lorsqu'un équipement radiotéléphonique est présent. Les Parties régionales devant être conservées à bord sont celles correspondant aux secteurs des voies de navigation intérieure sur lesquels se trouve le bateau et aux secteurs qu'il parcourra lors de la poursuite de son voyage.

Le guide est basé sur des dispositions internationales et nationales, en particulier sur

- le Règlement des Radiocommunications (RR, en anglais « Radio Regulations ») publié par l'Union Internationale des Télécommunications et
- l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure, Bucarest, qui est entré en vigueur le 18 avril 2012.

Les Parties régionales du guide sont actualisées s'il y a lieu.

Cette nouvelle révision du Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure vise à mettre à la disposition de la navigation un outil fonctionnel et adapté pour la gestion des radiocommunications sur les voies de navigation intérieure. Nous serions reconnaissants pour toute suggestion à cet égard et souhaitons bon voyage à tous les utilisateurs.

Budapest

Trèves

Strasbourg

Secrétariat de la  
Commission du Danube

Secrétariat de la  
Commission de la Moselle

Secrétariat de la  
Commission centrale  
pour la navigation du Rhin

## **1. Définitions**

### **1.1 Points de contact administratifs**

Personnes compétentes pour toutes les questions relatives au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure et désignées par les administrations contractantes.

### **1.2 AIS, voir AIS Intérieur**

### **1.3 Points de contact pour la base de données d'identification des bateaux (ATIS, MMSI)**

Personnes compétentes désignées par les administrations contractantes pour toutes les questions relatives à l'identification des bateaux sous leur compétence.

### **1.4 ATIS**

**Automatic Transmitter Identification System**

ATIS est un système d'identification automatique des émetteurs radiotéléphoniques des bateaux conformément à l'Annexe B de la Norme européenne ETSI EN 300 698-1.

Le Code ATIS est émis automatiquement après le relâchement du bouton d'alternat « émission ». Il n'existe qu'un seul Code ATIS par bateau.

### **1.5 Installation radioélectrique et installation de radiotéléphonie**

**Une installation radioélectrique** au sens du présent Guide est une installation électronique qui peut communiquer par l'émission et/ou la réception d'ondes radioélectriques dans le spectre de fréquences affectées à la radiocommunication.

**Une installation de radiotéléphonie** est une installation radioélectrique pour la transmission de la parole.

### **1.6 Station de bateau**

Une **station de bateau** est une station du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure placée à bord d'un bateau qui n'est pas amarré en permanence.

Une **station de bateau** peut être composée de plusieurs installations radioélectriques (par exemple appareil AIS intérieur, installations de radiotéléphonie).

### **1.7 Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure**

Le Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure permet d'établir des liaisons de radiocommunication à des fins déterminées sur des voies définies et selon une procédure d'utilisation reconnue (réseaux de service) utilisant ATIS.

Réseaux du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure :

- Bateau-Bateau,  
Liaisons de radiocommunication entre des stations de bateau.
- Informations Nautiques,  
Liaisons de radiocommunication entre les stations de bateau et les stations des autorités compétentes pour les services sur les voies de navigation intérieure. Les stations des autorités susmentionnées peuvent être des stations terrestres fixes ou des stations mobiles.
- Bateau-Autorité portuaire,  
Liaisons de radiocommunication entre les stations de bateau et les stations des autorités compétentes pour les services dans les ports intérieurs. Les stations des autorités susmentionnées doivent être, de préférence, des stations terrestres fixes.
- Radiocommunications de bord,  
Liaisons de radiocommunication internes à bord d'un bateau ou au sein d'un groupe de bâtiments remorqués ou poussés, ainsi que pour les instructions relatives à la manœuvre des aussières, des ancrs et à l'amarrage.

### 1.8 Voie imposée

Voie de radiotéléphonie utilisée par les postes de trafic et les bateaux pour la communication d'informations concernant la protection de personnes et la sécurité de la navigation. La voie imposée est utilisée aux Pays-Bas et en Belgique.

La voie imposée est utilisée sur un secteur donné à la fois sur les réseaux Bateau-Bateau (par exemple pour la détermination de la route à suivre) et sur le réseau Informations Nautiques.

### 1.9 CARING

**C**entre d'**A**lerte Rhénan et d'**I**nformations **N**autiques de **G**ambsheim.  
Désignation du centre français d'alerte et d'information de Gambsheim.

### 1.10 Comité RAINWAT

Le Comité RAINWAT est établi pour administrer, harmoniser et optimiser l'Arrangement régional.

### 1.11 Appel Sélectif Numérique (ASN)

Procédure semi-automatique fixée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en tant que norme internationale pour l'établissement de liaisons de radiocommunication maritime MF, HF et VHF.

Il relève de la composante terrestre du Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM). Son utilisation n'est pas autorisée dans le cadre du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

### **1.12 Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM)**

Le SMDSM est le système mondial pour la radiocommunication de détresse et de sécurité maritime. Il englobe des installations techniques, services et règles pour l'assistance à l'échelle mondiale dans les situations de sécurisation de la navigation maritime. L'OMI a établi le SMDSM dans le cadre de la Convention SOLAS (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer).

### **1.13 Equipement portatif**

Une installation de radiotéléphonie portative comprenant une antenne et une alimentation électrique.

Les équipements portatifs présentent une capacité limitée de leur batterie et une faible portée.

### **1.14 AIS Intérieur (Système d'identification automatique des bateaux sur les voies de navigation intérieure)**

Système de communications basé sur un protocole utilisant la bande mobile maritime VHF pour échanger des données de navigation.

L'AIS Intérieur est basé sur le standard AIS maritime.

Les Services d'Information Fluviale (SIF) utilisent l'AIS Intérieur.

L'AIS Intérieur permet d'établir des systèmes de suivi et de localisation de bateaux à des fins spécifiques en utilisant des voies et une procédure d'utilisation convenues.

L'AIS est aussi un système d'identification automatique permettant aux bateaux de s'informer immédiatement sur l'identité, les données de navigation actuelles et les manœuvres d'autres bateaux également équipés de ce système. L'AIS permet de surveiller le trafic, les centrales de trafic obtenant leurs informations par le biais de stations AIS terrestres. L'AIS contribue à la prévention de collisions entre les bateaux.

La Classe A est prescrite pour les bateaux soumis à l'obligation de posséder l'équipement, mais elle peut être utilisée par tous les bâtiments. L'émetteur adapte la fréquence de répétition de l'émission à la vitesse de navigation et à la situation de manœuvre.

La Classe B (fonctionnalités limitées) peut être utilisée par tous les bateaux non soumis à l'obligation de posséder l'équipement, par exemple par la navigation de plaisance. Par rapport à la classe A, la classe B émet de manière subordonnée et à des intervalles plus longs.

### **1.15 IVS**

**Informatie Verwerkend Systeem**

Désignation du système néerlandais et belge d'annonce et d'information pour la navigation intérieure.

### **1.16 Menues embarcations**

Tout bateau dont la longueur de coque est inférieure à 20 m et ne transportant pas plus de 12 passagers, tel que défini dans le « Code Européen des Voies de Navigation Intérieure » (CEVNI).

### **1.17 Station terrestre**

Station du service mobile qui n'est pas destinée à être utilisée en mouvement.

### **1.18 MIB**

**Système d'annonce et d'information en navigation intérieure (Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt)**

Système allemand, français et suisse d'annonce et d'information en navigation intérieure.

### **1.19 Identité du service mobile maritime - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)**

Identité de station de navire unique à neuf chiffres attribuée par les administrations à leurs stations de bateau et de navire. Les trois premiers chiffres représentent les chiffres d'identification maritime **M**aritime **I**dentification **D**igit (MID) identifiant cette administration.

Un numéro MMSI est obligatoire pour l'utilisation de l'AIS Intérieur.

Les bateaux visitant les eaux intérieures soumises aux dispositions de l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure doivent posséder un MMSI afin de pouvoir générer leur code ATIS individuel. L'utilisation d'ATIS est également obligatoire. Il incombe aux propriétaires des bateaux d'équiper leur bateau d'installations de radiotéléphonie compatibles ATIS et de Codes ATIS valables. Pour les bateaux susmentionnés, le Code ATIS se compose du MMSI précédé du chiffre « 9 » (Exemple : si le MMSI est 220278025, le Code ATIS sera 9220278025).

### **1.20 NIF**

**Système de radiocommunication d'Informations Nautiques (Nautischer Informationsfunk)** incluant les fonctions de radiocommunication des écluses, des centrales de secteur, des postes de trafic et des voies imposées.

### **1.21 Radar**

Système de radiolocalisation basé sur la comparaison de signaux de référence et de signaux radioélectriques réfléchis ou retransmis depuis la position à localiser.

Les radars utilisés sur les voies de navigation intérieure font partie du service de radionavigation et sont conçus pour la sécurité des bateaux et de leur exploitation.

### **1.22 Poste de trafic ou centrale de secteur**

Une centrale qui réceptionne notamment les annonces provenant de la navigation (par exemple les appels de détresse) et qui informe la navigation sur la situation de la voie d'eau.

Le trafic fluvial peut aussi être guidé par les centrales de secteur.

### **1.23 SIF (Services d'information fluviale / RIS - River Information Services)**

Les SIF sont des services d'information fluviale harmonisés destinés à appuyer la gestion du trafic et des transports en navigation intérieure. Les SIF incluent des services tels que les informations relatives au chenal navigable et au trafic, la gestion du trafic, la contribution à la prévention des accidents, les informations pour la gestion des transports, les statistiques et services douaniers ainsi que les redevances sur les voies d'eau et les taxes portuaires.

### **1.24 Radiotéléphonie des écluses**

Exploitation d'une voie dans le réseau Informations Nautiques pour la gestion du trafic de bateaux dans le secteur d'une écluse.

### **1.25 Service de radiotéléphonie maritime**

Service radiotéléphonique mobile entre des stations côtières et des stations de navires ou entre des stations de navires.

### **1.26 Station de navire**

Une station de navire est une station mobile du service mobile maritime qui se trouve à bord d'un bâtiment non amarré en permanence.

Une station de navire peut être composée de plusieurs installations radioélectriques maritimes. Il est interdit de faire fonctionner une installation radioélectrique maritime sur les voies de navigation intérieure.

Les installations combinées permettent une utilisation en tant qu'installation de radiotéléphonie maritime ou de navigation intérieure.

### **1.27 Exploitation Semi-Duplex (transmission simultanée conditionnée)**

Mode d'exploitation à transmission alternative sur une voie duplex, émission et réception sur deux fréquences distinctes. La transmission n'est possible qu'à tour de rôle dans les deux sens de la liaison de radiocommunications, par exemple par commutation manuelle. Les stations de bateaux ne peuvent pas s'entendre mutuellement, à moins que soit utilisée une station relais.

### **1.28 Exploitation Simplex (transmission alternative)**

Mode d'exploitation à transmission alternative sur une fréquence. La transmission n'est possible qu'à tour de rôle dans les deux sens de la liaison de radiocommunications, par exemple par commutation manuelle. Durant l'émission par la propre station de bateau, la réception d'une autre station est impossible. Emission et réception sur une fréquence.

### **1.29 Circuit silencieux**

Le circuit silencieux (« squelch » en langue anglaise) enclenche le haut-parleur dès qu'un signal de réception dépasse un certain seuil configurable.

### **1.30 Administrations contractantes**

Les administrations contractantes sont les administrations des Etats qui ont signé l'Arrangement régional.



## **2. Tableaux des voies, fréquences d'émission et réseaux sur les voies de navigation intérieure**

Les voies et fréquences à utiliser pour la radiocommunication en navigation intérieure sont reprises des dispositions correspondantes du Règlement des radiocommunications (Appendice 18). Les voies, les fréquences d'émission, la puissance apparente rayonnée (ERP) ou la puissance de sortie (OP) des installations radioélectriques ainsi que les réseaux sont énumérés à l'annexe 2 de l'Arrangement régional relatif au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure. Cette annexe 2 figure ci-après.

Le tableau 1 indique l'utilisation des voies VHF par les administrations contractantes sur les voies de navigation intérieure conformément à la répartition prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications.

Les colonnes 1 à 3 indiquent la répartition des voies définie à l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications.

Les colonnes 4 à 6 indiquent la répartition des voies prévue pour les différents réseaux de service.

Les colonnes 7 à 23 indiquent l'utilisation respective de chaque voie par les administrations contractantes (les noms des pays sont conformes à la codification de l'UIT – Union Internationale des Télécommunications<sup>1</sup>).

Y = voie dont l'utilisation est autorisée par l'Administration contractante sur les voies de navigation intérieure dans sa zone de compétence.

N = voie dont l'utilisation n'est pas autorisée par l'Administration contractante sur les voies de navigation intérieure dans sa zone de compétence.

Y! = réglementation spéciale dans un pays donné (voir tableau 2).

Le tableau 2 contient les fréquences respectives et les réglementations spéciales qui s'y rapportent.

---

<sup>1</sup> La codification de l'UIT est différente de la codification utilisée dans certains règlements de police, comme par exemple le Règlement de police pour la navigation du Rhin

**2.1 Tableau 1 : voies, fréquences d'émission et réseaux du Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure**

Répartition des voies prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications			Réseau			Utilisation par les administrations contractantes																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau à Bateau	Bateau à Port	Informations nautiques	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	Depuis la station de bateau	Depuis la station terrestre				U	E	U	Z			N	O	R	U	D	N	X	A	E	O	O
60	156,025	160,625			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
1	156,050	160,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
61	156,075	160,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
2	156,100	160,700			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
62	156,125	160,725			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
3	156,150	160,750			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
63	156,175	160,775			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
4	156,200	160,800			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
64	156,225	160,825			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
5	156,250	160,850			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
65	156,275	160,875			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
6	156,300	156,300	X			N	Y	N	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
66	156,325	160,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
7	156,350	160,950			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
67	156,375	156,375			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y!	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
8	156,400	156,400	X			Y	Y	N	Y!	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
68	156,425	156,425			X	N	Y	N	N	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
9	156,450	156,450			X	N	Y	N	Y	Y!	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
69	156,475	156,475			X	N	Y	N	Y	Y	Y!	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N

Répartition des voies prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications			Réseau			Utilisation par les administrations contractantes																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau à Bateau	Bateau à Port	Informations nautiques	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S	
	Depuis la station de bateau	Depuis la station terrestre				U	E	U	Z			N	O	R	U	D	N	O	R	O	B	V	S
10	156,500	156,500	X			Y	Y!	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	Y
70	156,525	156,525				N	N	N	N	Y	N	N	Y!	N	N	N		N	Y	N	N	N	N
11	156,550	156,550		X		Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	Y
71	156,575	156,575		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	N
12	156,600	156,600		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	N
72	156,625	156,625	X			Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y!	Y	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y	Y
13	156,650	156,650	X			Y!	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	Y	Y
73	156,675	156,675			X	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	N	N
14	156,700	156,700		X		Y	Y		Y!	Y	Y		Y		Y			Y	Y	Y	Y	Y	N
74	156,725	156,725		X		N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y	N
15	156,750	156,750				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	Y
75	156,775	156,775		X		N	Y	Y	N	Y	Y!	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	N
16	156,800	156,800				N	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y		Y	Y	Y!	N	N	N
76	156,825	156,825			X	N	Y	Y	N	Y	N	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	N
17	156,850	156,850				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	Y
77	156,875	156,875	X			Y	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y	Y
18	156,900	161,500			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	Y
78	156,925	161,525			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	N
19	156,950	161,550			X	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	Y
79	156,975	161,575			X	N	Y!	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y	Y
20	157,000	161,600			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y	N

Répartition des voies prévue par l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications			Réseau			Utilisation par les administrations contractantes																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau à Bateau	Bateau à Port	Informations nautiques	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	Depuis la station de bateau	Depuis la station terrestre				U	E	U	Z			N	O	R	U	D	N	O	O	R	S	R
80	157,025	161,625			X	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
21	157,050	161,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
81	157,075	161,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
22	157,100	161,700			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
82	157,125	161,725			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
23	157,150	161,750			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
83	157,175	161,775			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
24	157,200	161,800			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
84	157,225	161,825			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
25	157,250	161,850			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
85	157,275	161,875			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
26	157,300	161,900			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
86	157,325	161,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
27	157,350	161,950			X	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
87	157,375	157,375			X	N	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
28	157,400	162,000			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
88	157,425	157,425			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	N
AIS 1	161,975	161,975				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!
AIS 2	162,025	162,025				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!

**2.2 Tableau 2 : réglementations spéciales**

Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Etat	Réglementations spéciales
	Depuis les stations Bateau	Terre		
60	156,025	160,625		
01	156,050	160,650		
61	156,075	160,675		
02	156,100	160,700		
62	156,125	160,725		
03	156,150	160,750		
63	156,175	160,775		
04	156,200	160,800		
64	156,225	160,825		
05	156,250	160,850		
65	156,275	160,875		
06	156,300	156,300	D, SUI	Cette voie ne peut pas être utilisée sur le Rhin entre le p.k. 150 et le p.k. 350.
66	156,325	160,925		
07	156,350	160,950		
67	156,375	156,375	HOL	Cette voie est utilisée pour les radiocommunications sur place au cours d'opérations de sécurité dans la Mer du Nord, l'IJsselmeer, le Waddenzee, l'Escaut oriental (Oosterschelde) et l'Escaut occidental (Westerschelde).
08	156,400	156,400	CZE	Cette voie est utilisée pour le réseau Informations Nautiques.
68	156,425	156,425		
09	156,450	156,450	-	Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'amarrage, le remorquage et à d'autres fins nautiques.
			D, SUI	Cette voie ne peut pas être utilisée sur le Rhin entre le p.k. 150 et le p.k. 350.
69	156,475	156,475	F	Cette voie ne peut pas être utilisée à moins de 40 km des côtes et des estuaires.
10	156,500	156,500	-	Cette voie est la première voie Bateau-Bateau, sauf si l'autorité compétente a désigné une autre voie.
			BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.

Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Etat	Réglementations spéciales
	Depuis les stations Bateau	Terre		
70	156,525	156,525	-	L'Appel Sélectif Numérique (ASN) n'est pas autorisé sur les voies de navigation intérieure.
			-	L'Appel Sélectif Numérique est autorisé sur les voies d'eau définies comme étant des zones mixtes de navigation intérieure et maritime. Les zones sont définies par des réglementations nationales et sont publiées dans la Partie régionale du Guide.
			HOL	Sur les grandes voies de navigation intérieure des Pays-Bas (Waddenzee, IJsselmeer, Escaut oriental (Oosterschelde) et Escaut occidental (Westerschelde)), qui relèvent de la responsabilité des garde-côtes néerlandais, l'Appel Sélectif Numérique (ASN) est autorisé sur une base volontaire.
11	156,550	156,550		
71	156,575	156,575	F	Cette voie ne peut pas être utilisée à moins de 40 km des côtes et des estuaires.
12	156,600	156,600		
72	156,625	156,625	-	Cette voie peut être utilisée pour des communications d'ordre privé.
			CZE	Cette voie est utilisée pour le réseau Bateau-Autorités portuaires.
			HOL	Cette voie est utilisée pour des opérations de sauvetage et de remorquage et peut également être utilisée pour des communications d'ordre privé.
13	156,650	156,650	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Cette voie est utilisée pour le réseau Bateau-Autorités portuaires.
73	156,675	156,675	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Cette voie est utilisée pour le réseau Bateau-Autorités portuaires.

Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Etat	Réglementations spéciales
	Depuis les stations Bateau	Terre		
			HOL	Cette voie est utilisée par les garde-côtes néerlandais pour les radiocommunications en cas de pollution pétrolière en Mer du Nord et pour les messages de sécurité en Mer du Nord, IJsselmeer, Waddensee, Escaut Oriental (Oosterschelde) et Escaut occidental (Westerschelde).
			BEL	Cette voie est utilisée pour les liaisons de radiocommunication en cas de pollution pétrolière en Mer du Nord.
14	156,700	156,700	-	Moyennant une autorisation de l'autorité compétente, cette voie peut uniquement être utilisée pour des événements spéciaux à caractère temporaire.
			CZE	Cette voie est utilisée pour le réseau Informations Nautiques.
74	156,725	156,725		
15	156,750	156,750	-	Cette voie ne peut être utilisée que pour le réseau Radiocommunications de bord, sauf sur les menues embarcations (inférieures à 20 m), telles que définies par le Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI).
75	156,775	156,775	-	Cette voie est utilisée pour la détection par satellite d'un système automatique d'identification et de surveillance des navires (AIS) pouvant être exploité sur les mers du monde entier.
			F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
16	156,800	156,800	-	Cette voie peut être uniquement utilisée dans les zones mixtes de navigation intérieure et maritime pour les communications de détresse, de sécurité et pour l'appel.
			HNG, SRB	Cette voie ne peut être utilisée que pour les communications de détresse et de sécurité et pour l'appel.
			BUL, HRV, ROU, MDA	Cette voie est utilisée comme la première voie bateau-bateau pour l'appel à la place de la voie 10.
76	156,825	156,825	-	Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'amarrage, le remorquage et à d'autres fins nautiques.
				La puissance de sortie doit être automatiquement réduite à une valeur comprise entre 0,5 et 1 Watt.

Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Etat	Réglementations spéciales
	Depuis les stations Bateau	Terre		
				Cette voie est utilisée pour la détection par satellite d'un système automatique d'identification et de surveillance des navires (AIS) pouvant être exploité sur les mers du monde entier.
17	156,850	156,850	-	Cette voie ne peut être utilisée que pour le réseau Radiocommunications de bord, sauf sur les menues embarcations (inférieures à 20 m), telles que définies par le Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI).
77	156,875	156,875	-	Cette voie peut être utilisée pour des communications d'ordre privé.
18	156,900	161,500	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
78	156,925	161,525		
19	156,950	161,550		
79	156,975	161,575	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
20	157,000	161,600	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
80	157,025	161,625	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
21	157,050	161,650		
81	157,075	161,675		
22	157,100	161,700	BEL	Cette voie est également utilisée à différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires.
82	157,125	161,725	BEL, HOL	Cette voie peut être utilisée pour transmettre des messages relatifs au ravitaillement et à l'approvisionnement. La puissance de sortie doit être réduite manuellement à une valeur comprise entre 0,5 et 1 Watt.
23	157,150	161,750	F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
			BEL	Cette voie est également utilisée en différents endroits comme voie Bateau-Autorités portuaires ou « voie portuaire ».
83	157,175	161,775		
24	157,200	161,800		
84	157,225	161,825		



Voie	Fréquences d'émission (MHz)		Etat	Réglementations spéciales
	Depuis les stations Bateau	Terre		
25	157,250	161,850		
85	157,275	161,875		
26	157,300	161,900	F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
86	157,325	161,925		
27	157,350	161,950		
87	157,375	157,375	-	Cette voie peut également être utilisée pour le pilotage, l'amarrage, le remorquage et à d'autres fins nautiques.
28	157,400	162,000	F	Cette voie est réservée aux autorités fluviales pour la gestion et l'entretien de la voie d'eau.
88	157,425	157,425	-	Moyennant une autorisation de l'autorité compétente, cette voie peut uniquement être utilisée pour des événements spéciaux à caractère temporaire.
AIS 1	161,975	161,975	-	Cette voie est utilisée pour un système automatique d'identification et de surveillance (AIS) pouvant être exploité dans le monde entier en mer et sur les voies de navigation intérieure.
			D, SUI	Aucune station terrestre ne peut être installée sur un emplacement exposé entre le p.k. 174 et le p.k. 350 sur le Rhin. Une coordination avec la Suisse conformément à la procédure décrite dans l'accord HCM est nécessaire.
AIS 2	162,025	162,025	-	Cette voie est utilisée pour un système automatique d'identification et de surveillance (AIS) pouvant être exploité dans le monde entier en mer et sur les voies de navigation intérieure.
			D, SUI	Aucune station terrestre ne peut être installée sur un emplacement exposé entre le p.k. 174 et le p.k. 350 sur le Rhin. Une coordination avec la Suisse conformément à la procédure décrite dans l'accord HCM est nécessaire.

### **2.3 Réseau Bateau-Bateau**

- Destination : Etablissement de liaisons de radiocommunication entre des stations de bateaux, par exemple pour la concertation sur la route à suivre.
- Mode d'exploitation : Simplex ; réduction automatique de la puissance (voir 3.4.1 a).
- Objet des messages : Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.
- Particularité : Les messages d'ordre privé ne sont autorisés que sur les voies 77 et 72. Ces voies ne peuvent pas être utilisées dans tous les pays, voir les tableaux 1 et 2.

### **2.4 Réseau Informations Nautiques**

- Destination : Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau et stations terrestres des autorités chargées de l'exploitation des voies d'eau par exemple pour l'échange d'informations sur l'état des voies d'eau, le conseil et l'orientation du trafic.
- Mode d'exploitation : Semi-Duplex ; Simplex voies 73 et 76.
- Objet des messages : Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.
- Particularité : Néant.

### **2.5 Réseau Bateau-Autorité portuaire**

- Destination : Etablissement de liaisons de radiocommunications entre stations de bateau et stations terrestres des autorités portuaires, par exemple pour l'attribution d'aires de stationnement, pour la navigation dans les ports.
- Mode d'exploitation : Simplex ; réduction automatique de la puissance (voir 3.4.1 a).
- Objet des messages : Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.
- Particularité : Néant.

## **2.6 Réseau Radiocommunications de bord**

Destination :	Etablissement de liaisons de radiocommunications à bord de bateaux et convois.
Mode d'exploitation :	Simplex ; réduction automatique de la puissance (voir 3.4.1 a).
Objet des messages :	Ne sont admises que les transmissions de messages traitant de la sécurité des personnes ou de la navigation ou de la sécurité des bateaux.
Particularité :	L'utilisation d'équipements portatifs n'est autorisée que sur les voies 15 et 17 (voir 3.3.1).

### **3. Exigences opérationnelles et techniques applicables aux installations radioélectriques**

#### **3.1 Généralités**

- a) La station de bateau utilisée pour le Service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieure peut être constituée d'installations de radiotéléphonie distinctes pour chacun des réseaux de service ou d'installations de radiotéléphonie permettant de combiner plusieurs de ces réseaux de service.
- b) En outre, en navigation intérieure, la station du bateau peut être équipée de radar et/ou de transpondeur AIS.
- c) Un bateau équipé d'une installation de radiotéléphonie fixe conformément aux dispositions de l'Arrangement régional et dont l'utilisation est autorisée est également autorisé à utiliser des équipements portatifs pour le réseau Radiocommunications de bord.
- d) Si une station de bateau participe à plusieurs réseaux et que la veille permanente est obligatoire, il faut s'assurer que la réception est possible simultanément sur toutes les voies effectivement utilisées.
- e) La veille alternée sur deux voies (Dual Watch) n'est pas autorisée.
- f) L'Appel Numérique Sélectif (ASN) n'est pas autorisé en radiocommunication sur les voies de navigation intérieure.
- g) Les installations de radiotéléphonie utilisées sur les voies indiquées dans le tableau 1 pour le Service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieure doivent être conformes aux normes ci-après ou au moins à la directive européenne 1999/5/CE dans les pays appliquant cette directive :<sup>2</sup>
  - EN 300 698-1 relative aux installations de radiotéléphonie VHF fixes,
  - EN 301 178 relative aux équipements VHF portatifs.

En outre, les installations de radiotéléphonie doivent être conformes aux parties pertinentes de la norme EN 60945, (« Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Spécifications générales – Méthodes d'essai et résultats exigibles »).

- h) Pour faciliter les recherches sur les incidents relatifs à la sécurité de la navigation, il serait souhaitable de prévoir des équipements pour l'enregistrement des radiocommunications.  
Pour des besoins de documentation, un enregistrement des conversations peut être effectué aux stations terrestres.

- i) En plus des réglementations susmentionnées, les administrations qui le souhaitent peuvent autoriser sur les voies de navigation intérieure de leur territoire national, pour des raisons de sécurité, l'utilisation d'équipements portatifs à bord des menues embarcations sur les réseaux Bateau-Bateau, Informations Nautiques et Bateau-Autorités portuaires. Les administrations qui autorisent l'utilisation de tels appareils de radiotéléphonie sont invitées à l'indiquer dans la Partie régionale figurant en annexe au Guide de radiocommunication pour la navigation intérieure.

En autorisant ce type d'utilisation, il est recommandé aux administrations de tenir pleinement compte des considérations suivantes :

- l'équipement portatif doit être associé à un bateau et ne peut être utilisé qu'à son bord ;
- l'équipement portatif doit être mentionné sur l'autorisation ;
- l'utilisateur doit être titulaire du certificat d'opérateur approprié.

---

<sup>2</sup> Il est considéré que les installations qui sont conformes à ces normes sont conformes aux exigences de la directive 1999/5/CE. Les normes EN 300 698 et EN 301 178 sont des normes harmonisées répondant aux exigences essentielles de l'article 3.2 de la directive européenne 1999/5/CE.

### **3.2 Exigences supplémentaires applicables aux installations de radiotéléphonie fixes**

#### **3.2.1 Bouton d'alternat**

L'émetteur doit être commandé par un bouton d'alternat à ressort sans verrouillage. Ce bouton peut être actionné par la main ou par le pied.

#### **3.2.2 Antennes**

Les antennes doivent avoir un diagramme de rayonnement dans le plan horizontal omnidirectionnel.

Les antennes dont le gain est  $> 1,5$  dB et  $< -3$  dB, relatif à un dipôle en  $\lambda/2$ , ne sont pas autorisées.

Les antennes doivent être isolées, c'est-à-dire qu'il convient qu'elles soient placées à 4 m au moins de toutes masses métalliques importantes qui les dépassent en hauteur. Il faudrait que le point le plus élevé des antennes ne dépasse pas de plus de 12 m le plan des marques d'enfoncement de plus grand enfoncement. Lors du passage sous les ponts, la hauteur de l'antenne doit être diminuée de manière à ne pas modifier la polarisation.

Remarque : une antenne dont la hauteur est diminuée ou qui est escamotée est susceptible de réduire la portée.

Il convient de prendre les mesures adéquates pour assurer un découplage suffisant entre les antennes des différentes installations de radiotéléphonie.

### **3.3 Exigences supplémentaires applicables aux équipements portatifs à bord**

#### **3.3.1 Généralités**

L'utilisation des équipements portatifs est limitée aux voies 15 et/ou 17, sauf si des administrations nationales ont autorisé leur utilisation à bord de menues embarcations pour tous les réseaux de service sur leur territoire national en tant qu'installation isolée ou supplémentaire conformément au chiffre 3.1, lettre i).

#### **3.3.2 Batteries**

Les batteries peuvent faire partie intégrante de l'installation de radiotéléphonie.

Les batteries primaires et/ou secondaires peuvent être utilisées.

Si l'installation est équipée de batteries secondaires, un chargeur de batterie approprié doit être recommandé par le fabricant.

### **3.3.3 Chargeurs de batteries**

Les chargeurs spécialement conçus pour charger les batteries d'un appareil radioélectrique doivent être conformes aux exigences de la compatibilité électromagnétique CEM des parties applicables de la norme EN 60945 ou à la Directive européenne 2004/108/CE pour les pays ayant mis cette directive en application.

### **3.4 Puissance d'émission des installations de radiotéléphonie**

#### **3.4.1 Puissance de sortie des installations de radiotéléphonie mobiles utilisées sur les voies de navigation intérieure**

La puissance de sortie des installations de radiotéléphonie mobiles doit être réglée sur une valeur comprise entre 0,5 W et 25 W. Les exceptions suivantes s'appliquent :

- a) la puissance de sortie sur les voies des réseaux Bateau-Bateau, Bateau-Autorités portuaires et Radiocommunications de bord doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W lors de la commutation sur l'une de ces voies ;
- b) sur le réseau Informations nautiques, les administrations peuvent exiger des bateaux naviguant sur leur territoire national la réduction de la puissance de sortie à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W ;
- c) pour les voies AIS, la puissance de sortie ne doit pas dépasser 12,5 W.

#### **3.4.2 Puissance de sortie des équipements portatifs utilisés sur les voies de navigation intérieure**

La puissance de sortie des équipements portatifs doit être réglée sur une valeur comprise entre 0,5 W et 6 W ; les dérogations suivantes sont toutefois applicables :

- a) la puissance de sortie sur les voies des réseaux Bateau-Bateau, Bateau-Autorités portuaires et Radiocommunications de bord doit être réduite automatiquement à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W lors de la commutation sur l'une de ces voies ;
- b) sur le réseau Informations nautiques, les administrations peuvent exiger des bateaux naviguant sur leur territoire national la réduction de la puissance de sortie à une valeur comprise entre 0,5 W et 1 W.

### **3.5 ATIS**

Toutes les installations de radiotéléphonie et tous les équipements portatifs à bord doivent être équipés d'une installation de codage pour l'émission du signal ATIS.

L'émission du signal ATIS est automatique après le relâchement du bouton d'alternat « émission » sur toutes les voies utilisées.

Les administrations peuvent autoriser des installations de radiotéléphonie pour des stations avec lesquelles la réception du signal ATIS sur le haut-parleur ou le combiné peut être supprimée par des moyens techniques adéquats.

## **4. Déroulement des communications radiotéléphoniques**

### **4.1 Généralités**

Le déroulement des communications du Service de radiocommunication sur les voies de navigation intérieure est soumis aux dispositions du Règlement des radiocommunications.

Ne peuvent être transmises par principe que des informations traitant de la sécurité des personnes, de la navigation ou des bateaux. Pour les liaisons de radiocommunication d'ordre privé seules les voies 77 et 72 peuvent être utilisées conformément au tableau 1.

Les stations terrestres assurent la veille sur la voie assignée pendant les heures de services de ces stations. Conformément au Règlement des radiocommunications, pour les stations terrestres, il faut d'abord énoncer le nom du lieu et ensuite le service par exemple « Koblenz Schleuse » (« Coblenze Ecluse »).

#### **4.1.1 Mesures préliminaires**

Avant toute émission il convient de s'assurer qu'aucune autre communication radiotéléphonique ne sera gênée, en particulier les communications de détresse, qui ont priorité absolue.

#### **4.1.2 Discipline des communications radiotéléphoniques**

Dans les réseaux Bateau-Bateau, Informations nautiques et Bateau-Autorités portuaires, les messages transmis ne peuvent concerner que la protection de la vie humaine, la navigation et la sécurité des bateaux, sauf sur les voies Bateau- Bateau prévues pour les communications à caractère privé.

Le bon déroulement des communications radiotéléphoniques nécessite que soient observées des règles générales simples mais néanmoins importantes :

- écouter avant d'émettre ;
- faire des phrases courtes, parler lentement et clairement ;
- pas d'émission sans s'identifier ;
- se limiter aux émissions nécessaires ;
- respecter les règles de procédure ;
- ne pas appuyer sur le bouton d'alternat plus longtemps que nécessaire ;
- limiter autant que possible la puissance d'émission sur le réseau Informations nautiques pour éviter le brouillage d'autres liaisons de radiocommunication ;
- les stations de bateau sont obligées d'accuser réception des messages qui leur sont adressés.

#### **4.1.3 Langue**

Pour les communications radiotéléphoniques entre les stations de bateau et les stations terrestres, doit être utilisée la langue du pays dans lequel se trouve la station terrestre.

La communication radiotéléphonique entre les stations de bateau doit se tenir dans la langue du pays dans lequel se trouve la station de bateau qui commence la conversation radiotéléphonique.

En cas de difficultés de compréhension pour une communication radiotéléphonique entre des stations de bateau ou entre des stations de bateau et des stations terrestres, la langue spécifiée dans le règlement de police de la navigation pertinent doit être utilisée.

#### **4.1.4 Emission d'essai**

Lorsque des émissions d'essai sont nécessaires pour une station, ces émissions doivent être limitées autant que possible et ne doivent pas durer plus de 10 secondes. L'émission d'essai doit comporter le nom de la station suivi des mots « en essai ». Le nom de la station et les mots « en essai » doivent être prononcés lentement et distinctement.

#### **4.1.5 Instructions de la station terrestre**

Durant une communication radiotéléphonique avec une station terrestre, les instructions de celle-ci doivent être observées :

- demande de silence-radio ;
- réduction de la puissance de sortie de la station de bateau ;
- veille sur une voie déterminée.

Remarque :

En cas de danger, il peut être dérogé aux instructions de la station terrestre. La station terrestre doit en être informée.

#### **4.1.6 Accusé de réception de messages**

Sur demande, les messages reçus doivent faire l'objet d'un accusé de réception.

### **4.2 Ordre de priorité des communications radiotéléphoniques**

Les stations (stations de bateau et stations terrestres) doivent donner la priorité à toute information traitant de la sécurité de la vie humaine sur la voie d'eau, à terre et dans les airs.

Pour en assurer la priorité, les stations doivent annoncer expressément les communications radiotéléphoniques prioritaires. L'ordre de priorité des communications radiotéléphoniques est le suivant :

1.	Communications de détresse	Distress	MAYDAY
2.	Communications d'urgence	Urgency	PAN PAN
3.	Communications de sécurité	Safety	SECURITÉ
4.	Conversation de routine	Routine	---



Les communications de détresse, d'urgence et de sécurité utilisent un certain nombre de mots clés comme « MAYDAY », « MAYDAY RELAY », « SILENCE MAYDAY », « RECEIVED », « SILENCE FINI », « PAN PAN », « SECURITE », « THIS IS » et « ALL STATIONS ».

La prononciation de ces mots clés est précisée dans la suite du document et est définie dans le Règlement de Radiocommunications. Ces mots clés sont à utiliser tels quels et sans chercher à les traduire. Le reste de la communication se déroule dans une langue autorisée sur la voie d'eau.

#### 4.2.1 Détresse

Une situation de détresse est une situation de danger imminent pour une personne ou un bateau, nécessitant une aide immédiate. La personne responsable du bateau décide s'il s'agit ou non d'une situation de détresse. Ceci s'applique également pour les dangers à terre.

**Aucune prescription ne peut empêcher quelqu'un de prendre des mesures en vue de sauver des vies humaines ou de parer au danger.**

Pour demander la mise en œuvre de mesures de sauvetage, il faut appeler de préférence les stations terrestres du réseau Informations nautiques.

La station de bateau en détresse peut également informer la navigation sur une voie du réseau Bateau-Bateau.

Pendant une communication de détresse les stations n'y participant pas doivent respecter le silence-radio.

##### 4.2.1.1 Début de la communication de détresse

La communication de détresse débute par l'appel de détresse :

- le signal de détresse « MAYDAY » [prononcé m'aider], prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom du bateau en détresse, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou autre identification.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

Le message de détresse qui suit l'appel de détresse doit être donné sous la forme suivante :

- le signal de détresse « MAYDAY » ;
- le nom du bateau en détresse ;
- l'indicatif d'appel ou autre identification ;
- la position au point kilométrique ;
- la nature de la détresse ;
- le type d'assistance nécessaire ;
- d'autres informations utiles.

Le relais d'appel de détresse émis en radiotéléphonie par une station qui n'est elle-même pas en détresse doit avoir la forme suivante :

- le signal de détresse « MAYDAY RELAY » [prononcé m'aider relai], prononcé trois fois ;
- les mots « ALL STATIONS » ou le nom de la station terrestre, selon le cas, prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station relais, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station relais.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

Cet appel est suivi d'un message de détresse lequel, dans la mesure du possible, reprend les informations contenues dans l'appel de détresse ou le message de détresse initial.

#### 4.2.1.2 Accusé de réception du message de détresse

Sur le réseau **Informations nautiques**, l'accusé de réception est donné par la station terrestre.

Sur le réseau **Bateau-Autorité portuaire**, il faut attendre l'accusé de réception de l'autorité portuaire. Si dans l'intervalle d'une minute aucun accusé de réception n'est donné, une station de bateau doit prendre la communication de détresse.

Sur le réseau **Bateau-Bateau**, l'appel de détresse doit faire l'objet d'un accusé de réception par toute station de bateau se trouvant à proximité.

- Le signal de détresse « MAYDAY » ;
- le nom suivi de l'indicatif d'appel ou de toute autre identification de la station qui émet le message de détresse ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom et l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui accuse réception ;
- le mot « RECEIVED » ;
- le signal de détresse « MAYDAY ».

#### **4.2.1.3 Demande de silence-radio et restriction des communications radiotéléphoniques durant une communication de détresse**

Le poste de trafic, la centrale de secteur, l'unité qui coordonne les opérations de sauvetage, la station en détresse ou une autre station peuvent imposer le silence-radio aux stations qui brouilleraient cette communication. Le message prend la forme suivante :

- les mots « SILENCE MAYDAY » [prononcé silence m'aider] ;
- nom du bateau perturbateur ou indicatif d'appel de la station perturbatrice ou « ALL STATIONS » ;
- les mots « SILENCE MAYDAY ».

Tant qu'elles n'ont pas reçu un message leur indiquant qu'elles peuvent reprendre les communications radiotéléphoniques normales (voir 4.2.1.4), il est interdit à toutes les stations qui ont connaissance de cette demande de silence-radio, et qui ne sont pas elles-mêmes en détresse, d'émettre sur les fréquences sur lesquelles ont lieu les communications de détresse.

Pendant la communication de détresse, toutes les stations qui n'y participent pas doivent se comporter de manière à ne pas perturber la communication de détresse en cours, par exemple en appliquant le silence-radio.

#### **4.2.1.4 Fin de la communication de détresse**

La station qui a demandé le silence-radio doit faire transmettre un message indiquant que la communication de détresse est terminée.

- Le signal de détresse « MAYDAY » ;
- les mots « ALL STATIONS », prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station envoyant le message, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui émet le message.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

- L'heure de dépôt du message ;
- les mots « SILENCE FINI » [prononcés silence fini].

#### **4.2.2 Situation d'urgence**

Une situation d'urgence est une situation dans laquelle doivent être transmis des messages traitant de la sécurité de l'équipage ou du bateau, tels que maladies de personnes sans que leur vie ne soit en danger, ou des dommages aux bateaux sans qu'il y ait danger imminent (par exemple un échouage sans fuite de cargaison).

##### **Procédure d'urgence**

L'appel d'urgence doit être constitué comme suit :

- le signal d'urgence « PAN PAN », [prononcé panne panne] prononcé trois fois ;
- le nom de la station appelée ou l'appel « ALL STATIONS », prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station émettant le message d'urgence, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

- Message d'urgence (Motif de l'appel d'urgence, avec indication de la position etc.).

#### **4.2.3 Message de sécurité**

Un message de sécurité est un message relatif à une information nautique d'alarme importante ou une alarme météorologique importante.

Le message de sécurité doit être constitué comme suit :

- le signal de sécurité « SECURITE », [prononcé sécurité], prononcé trois fois ;
- le nom de la station appelée ou l'appel « ALL STATIONS » prononcé trois fois ;
- les mots « THIS IS » ;
- le nom de la station émettant le message de sécurité, prononcé trois fois ;
- l'indicatif d'appel ou toute autre identification.

La suite de la communication doit être poursuivie dans une langue autorisée sur cette voie d'eau.

- Message de sécurité.

#### **4.2.4 Conversation de routine**

Sens bateau-terre et bateau-bateau

- Nom de la station appelée (prononcé trois fois au plus) ;
- les mots « THIS IS » ou « ICI » ;
- type de bateau et
- nom du bateau appelant (prononcé trois fois au plus) ;
- position du bateau ;
- direction prise (éventuellement inutile dans le port) ;
- objet de la conversation.

Sens terre-bateau

- Nom de la station appelée, (prononcé trois fois au plus) ou les mots « ALL STATIONS » ou « APPEL A TOUS LES BATEAUX » (prononcé trois fois au plus) ;
- les mots « THIS IS » ou « ICI » ;
- nom de la station terrestre appelant (prononcé trois fois au plus) ;
- objet de la conversation.

Si la communication est bonne, le nom de la station appelée doit être prononcé une fois et le nom de la station appelante ou le type et le nom du bateau appelant doit être prononcé deux fois.

Une fois que la communication est établie, il est suffisant de prononcer une seule fois le nom de la station de bateau ou de la station terrestre.

## 5. Table d'épellation, exemples de conversations

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler des indicatifs d'appel, des abréviations ou des mots, on utilise la table d'épellation des lettres ci-dessous:

Lettre à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code <sup>3</sup>
A	Alfa	<b>AL FAH</b>
B	Bravo	<b>BRA VO</b>
C	Charlie	<b>TCHAH LI</b> ou CHAR LI
D	Delta	<b>DEL TAH</b>
E	Echo	<b>È K O</b>
F	Foxtrot	<b>FOX TROTT</b>
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <b>TÈLL</b>
I	India	<b>IN DI AH</b>
J	Juliett	<b>DJOU LI ÈTT</b>
K	Kilo	<b>KI LO</b>
L	Lima	<b>LI MAH</b>
M	Mike	<b>MA ÏK</b>
N	November	NO <b>VÈMM BER</b>
O	Oscar	<b>OSS KAR</b>
P	Papa	PAH <b>PAH</b>
Q	Québec	KÉ <b>BEK</b>
R	Roméo	<b>RO MI O</b>
S	Sierra	SI <b>ER RAH</b>
T	Tango	<b>TANG GO</b>
U	Uniform	<b>YOU NI FORM</b> ou <b>OU NI FORM</b>
V	Victor	<b>VIK TAR</b>
W	Whiskey	<b>OUISS KI</b>
X	X-ray	<b>EKSS RÉ</b>
Y	Yankee	<b>YANG KI</b>
Z	Zoulou	<b>ZOU LOU</b>

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler des chiffres ou des signes on utilise la table ci-dessous. Il est également recommandé de transmettre un nombre chiffre par chiffre (12 peut être transmis comme 1 -2 prononcé „OU-NAH-OUANN BIS-SO-TOU“).

Chiffre ou signe à transmettre	Mot de code	Prononciation du mot de code <sup>4</sup>
0	Nadazero	NAH-DAH-ZE-ROH
1	Unaone	OU-NAH-OUANN
2	Bissotwo	BIS-SO-TOU
3	Terrathree	TÉR-RAH-TRI
4	Kartefour	KAR-TE-FO-EUR
5	Pantafive	PAN-TAH-FA-ÏF
6	Soxisix	SOK-SI-SIKS
7	Setteseven	SE-TE-SEV'N
8	Oktoeight	OK-TOH-EÏT
9	Novenine	NO-VE-NAÏ-NEU
Virgule décimale	Decimal	DE-SI-MAL
Point	Stop	STOP

<sup>3</sup> Les syllabes accentuées sont imprimées en gras.

<sup>4</sup> Toutes les syllabes sont pareillement accentuées.

Beispiele	Exemples	Voorbeelden	Примеры
<b>5.1 Notverkehr</b>	<b>5.1 Communications de détresse</b>	<b>5.1 Noodverkeer</b>	<b>5.1 Радиообмен в случае бедствия</b>
<i>1. Beispiel:</i>	<i>1. Exemple :</i>	<i>1. Voorbeeld:</i>	<i>1-й пример:</i>
<i>Gütermotorschiff „Karin“ ruft auf Kanal 18 des Verkehrskreises Nautische Information die Revierzentrale Oberwesel und bittet nach Kollision wie folgt um Hilfe:</i>	<i>L'automoteur ordinaire « Karin » appelle la centrale de secteur d'Oberwesel (Oberwesel Revierzentrale) sur la voie 18 du réseau Informations nautiques et demande de l'aide après une collision :</i>	<i>Motorvrachtschip 'Karin' roept via kanaal 18 (nautische informatie) de verkeerscentrale Oberwesel op en verzoekt hulp na een aanvaring als volgt:</i>	<i>Самоходное грузовое судно "Карин" на канале 18 сети для навигационной информации вызывает зональную станцию надзора за движением Обервезель и просит о помощи после столкновения:</i>
<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b>	<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b>	<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b>	<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b>
<b>THIS IS</b>	<b>THIS IS</b>	<b>THIS IS</b>	<b>THIS IS</b>
Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
<b>MAYDAY</b>	<b>MAYDAY</b>	<b>MAYDAY</b>	<b>MAYDAY</b>
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
Zu Tal im Raum Mannheim	Avalant près Mannheim	Afvarend in de omgeving van Mannheim	идущее вниз по течению возле Маннгейма
Rheinkilometer 424,30	p.k. 424,30	Rijnkilometer 424,30	на 424,30 км (Рейн)
Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff	Suis entré en collision avec un automoteur-citerne	Heb een aanvaring met een motortankschip	столкнулось с наливным судном
Ladung läuft aus	De la cargaison s'écoule	Lading komt vrij	Утечка груза

<p>Feuergefahr</p> <p>Bitte leiten Sie die erforderlichen Maßnahmen ein</p>	<p>Danger d'incendie</p> <p>Prenez les mesures nécessaires</p>	<p>Brandgevaar</p> <p>Verzoek de noodzakelijke maatregelen in gang te zetten</p>	<p>Опасность пожара</p> <p>Примите нужные меры</p>
<p><i>Antwort der Revierzentrale Oberwesel</i></p>	<p><i>La centrale de secteur d'Oberwesel répond :</i></p>	<p><i>Antwoord van de verkeerscentrale Oberwesel:</i></p>	<p><i>Ответ зональной станции надзора за движением Обервезель:</i></p>
<p><b>MAYDAY</b></p> <p>Gütermotorschiff Karin</p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p><b>MAYDAY</b></p> <p>Automoteur ordinaire Karin</p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p><b>MAYDAY</b></p> <p>Motorvrachtschip Karin</p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p><b>MAYDAY</b></p> <p>самоходное грузовое судно Карин</p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Обервезель Ревирцентрале</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>
<p><i>Die Revierzentrale Oberwesel wird dann die Schifffahrt wie folgt informieren:</i></p>	<p><i>La centrale de secteur d'Oberwesel informe alors la navigation :</i></p>	<p><i>De verkeerscentrale Oberwesel zal vervolgens de scheepvaart als volgt informeren</i></p>	<p><i>Зональная станция надзора за движением Обервезель информирует далее судоходство:</i></p>
<p><b>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel</p>	<p><b>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel</p>	<p><b>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel</p>	<p><b>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале</p> <p>Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель</p>



Schiffskollision im Raum Mannheim bei Rheinkilometer 424,30 zwischen Gütermotorschiff Karin und Tankmotorschiff	Collision près de Mannheim p.k. 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un automoteur-citerne	Aanvaring in de omgeving van Mannheim ter hoogte van Rijnkilometer 424,30 tussen motorvrachtschip Karin en motortankschip	Столкновение судов возле Маннгейма у 424,30 км Рейна между самоходным грузовым судном Карин и наливным судном
Tankmotorschiff verliert Ladung	L'automoteur-citerne perd de la cargaison	Motortankschip verliest lading	Утечка груза с наливного судна
Benzin läuft aus	De l'essence s'écoule	Benzine komt vrij	Утечка бензина
Schiffahrt vom Rheinkilometer 423,00 bis Rheinkilometer 431,00 bis auf weiteres gesperrt	La navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du p.k. 423,00 au p.k. 431,00	Scheepvaart van Rijnkilometer 423,00 tot Rijnkilometer 431,00 tot nader order gestremd	Судоходство между 423,00 – 431,00 км Рейна прекращено до получения новых инструкций
<i>Nach Beendigung des Notfalls wird die Revierzentrale Oberwesel die Schiffahrt wie folgt informieren:</i>	<i>À la fin de la situation de détresse, la centrale de secteur d'Oberwesel informe la navigation comme suit :</i>	<i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal de verkeerscentrale Oberwesel de scheepvaart als volgt informeren:</i>	<i>После завершения случая бедствия зональная станция надзора за движением Обервезель проинформирует судоходство следующим образом:</i>
<b>MAYDAY</b> <b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b> <b>THIS IS</b> Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	<b>MAYDAY</b> <b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b> <b>THIS IS</b> Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	<b>MAYDAY</b> <b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b> <b>THIS IS</b> Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	<b>MAYDAY</b> <b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b> <b>THIS IS</b> Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале
Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel	Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur	10 часов 15 минут
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	самоходное грузовое судно Карин

Rufzeichen FM 1234 SILENCE FINI	Indicatif d'appel FM 1234 SILENCE FINI	Oproepcode FM 1234 SILENCE FINI	позывной FM 1234 SILENCE FINI
<i>2. Beispiel:</i>	<i>2. Exemple :</i>	<i>2. Voorbeeld:</i>	<i>2-й пример</i>
<i>Tankmotorschiff „Corinna“ ruft wie folgt auf Kanal 10 im Verkehrskreis Schiff-Schiff andere Schiffe und teilt mit, dass eine Person über Bord gefallen ist.</i>	<i>L'automoteur-citerne « Corinna » appelle comme suit d'autres bateaux sur la voie 10 du réseau Bateau-Bateau et informe qu'un homme est tombé par-dessus bord.</i>	<i>Motortankschip 'Corinna' roept als volgt via kanaal 10 (ship-schip) andere schepen op en deelt mee dat er een man overboord is.</i>	<i>Самоходное наливное судно "Коринна" на канале 10 сети судно - судно вызывает другие суда и сообщает "человек за бортом".</i>
<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b> <b>THIS IS</b> Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna	<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b> <b>THIS IS</b> Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna	<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b> <b>THIS IS</b> Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna	<b>MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY</b> <b>THIS IS</b> самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна
OED4711 MAYDAY Tankmotorschiff Corinna	OED4711 MAYDAY Automoteur-citerne Corinna	OED4711 MAYDAY Motortankschip Corinna	OED4711 MAYDAY самоходное наливное судно Коринна
OED4711 Zu Tal bei Donaukilometer 1501,35 Mann über Bord Fahrt einstellen Weitere Informationen folgen	OED4711 Avalant près du p.k. danubien 1501,35 Homme à la mer Interrompre la navigation Suivre les informations ultérieures	OED4711 Afvarend bij Donaukilometer 1501,35 Man overboord Stoppen Verdere informatie volgt	OED4711 идущее вниз по течению Дуная на 1501,35 км Человек за бортом Прекратить судоходство Направим дополнительную информацию

<p><i>Nach Beendigung des Notfalls wird das Tankmotorschiff Corinna die Schifffahrt wie folgt unterrichten:</i></p>	<p><i>À la fin de la situation de détresse, l'automoteur-citerne Corinna informe la navigation comme suit :</i></p>	<p><i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal tankmotorschip 'Corinna' de scheepvaart als volgt berichten:</i></p>	<p><i>После завершения случая бедствия самоходное наливное судно "Коринна" сообщает судоходству следующее:</i></p>
<p><b>MAYDAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Tankmotorschiff Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10 Uhr 15</p> <p>Tankmotorschiff Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p><b>MAYDAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Automoteur-citerne Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10 heures 15</p> <p>Automoteur-citerne Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p><b>MAYDAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>Motortankschip Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10.15 uur</p> <p>Motortankschip Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p><b>MAYDAY</b></p> <p><b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b></p> <p><b>THIS IS</b></p> <p>самоходное наливное судно Коринна</p> <p>OED4711</p> <p>10 часов 15 мин.</p> <p>самоходное наливное судно Коринна</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>

5.2 Dringlichkeitsverkehr	5.2 Communications d'urgence	5.2 Spoedverkeer	5.2 Радиообмен в случае срочности
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>	<i>Пример:</i>
Gütermotorschiff „Mara“ benötigt ärztliche Hilfe an Bord (keine Lebensgefahr) und bittet auf Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information die Revierzentrale Duisburg wie folgt um Hilfe:	L'automoteur ordinaire « Mara » a besoin d'aide médicale à bord (pas de danger de mort) et demande de l'aide à la centrale de secteur de Duisbourg (Duisburg Revierzentrale) sur la voie 22 du réseau Informations nautiques :	Motorvrachtschip 'Mara' heeft aan boord medische hulp nodig (geen levensgevaar) en vraagt op kanaal 22 (nautische informatie) de verkeerscentrale Duisburg als volgt om hulp:	Самоходному грузовому судну "Мара" требуется медицинская помощь на борту (нет опасности для жизни); оно просит от зональной станции надзора за движением Дуисбурга помощи на канале 22 сети для навигационной информации:
<b>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</b>	<b>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</b>	<b>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</b>	<b>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</b>
Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale	Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале
<b>THIS IS</b>	<b>THIS IS</b>	<b>THIS IS</b>	<b>THIS IS</b>
Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara	Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire, Mara, Automoteur ordinaire Mara	Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara	самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара
OED1147	OED1147	OED1147	OED1147
Zu Tal bei Rheinkilometer 805,75	Avalant près du p.k. 805,75	Afvarend bij Rijnkilometer 805,75	идущее вниз по течению Рейна на 805,75 км
Erbitte ärztliche Hilfe	Demande de l'aide médicale	Verzoek medische hulp	просит о медицинской помощи
Matrose verletzt, vermutlich Armbruch	Matelot blessé, probablement fracture du bras	Matroos gewond, vermoedelijk gebroken arm	Матрос ранен, вероятно, рука сломана
<i>Antwort der Revierzentrale Duisburg:</i>	<i>Réponse de la centrale de secteur de Duisbourg :</i>	<i>Antwoord van de verkeerscentrale Duisburg:</i>	<i>Ответ зональной станции надзора за движением Дуисбурга:</i>
<b>PAN PAN</b>	<b>PAN PAN</b>	<b>PAN PAN</b>	<b>PAN PAN</b>

Gütermotorschiff Gütermotorschiff, Gütermotorschiff Mara OED1147 <b>THIS IS</b>	Mara, Mara	Automoteur ordinaire Automoteur ordinaire Automoteur ordinaire Mara OED1147 <b>THIS IS</b>	Mara, Mara, Mara	Motorvrachtschip Motorvrachtschip Motorvrachtschip Mara OED1147 <b>THIS IS</b>	Mara, Mara, Mara	самоходное грузовое судно Mara, самоходное грузовое судно Mara, самоходное грузовое судно Mara OED1147 <b>THIS IS</b>
Duisburg Revierzentrale, Revierzentrale, Revierzentrale Habe verstanden Verständige Krankenwagen Teile Ihnen mit, wo Krankenwagen eintrifft Bitte bleiben Sie auf Empfang	Duisburg Duisburg	Duisburg Revierzentrale, Revierzentrale, Revierzentrale J'ai compris J'appelle une ambulance Je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend Restez à l'écoute	Duisburg Duisburg	Duisburg Revierzentrale, Revierzentrale, Revierzentrale Ik heb u begrepen Ambulance wordt opgeroepen Deel u mee, waar de ambulance zal aankomen Blijft u uitluisteren op dit kanaal	Duisburg Duisburg	Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале Понял вас Вызываю машину скорой помощи Проинформирую вас о месте, где вас ждет машина скорой помощи Продолжайте прием
<b>5.3 Sicherheitsmeldung</b>		<b>5.3 Message de sécurité</b>		<b>5.3 Veiligheidsbericht</b>		<b>5.3 Сообщение безопасности</b>
<i>Beispiel:</i>		<i>Exemple :</i>		<i>Voorbeeld:</i>		<i>Пример:</i>
<i>Der Verkehrsposten Dordrecht warnt die Schifffahrt auf dem Blockkanal 19 des Verkehrskreises Nautische Information vor dichtem Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas wie folgt:</i>		<i>Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur la voie imposée 19 du réseau Informations nautiques d'un épais brouillard sur l'Oude Maas (Vieille Meuse) dans le secteur de Dordrecht :</i>		<i>Verkeerspost Dordrecht waarschuwt op het blokkanaal 19 (nautische informatie) voor dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht als volgt:</i>		<i>Пункт надзора за движением Дордрехт (verkeerspos Dordrecht) на совмещенном канале 19 сети навигационной информации предупреждает судоходство о том, что на реке Оуде Маас на участке Дордрехт густой туман:</i>
<b>SECURITE, SECURITE, SECURITE</b>		<b>SECURITE, SECURITE, SECURITE</b>		<b>SECURITE, SECURITE, SECURITE</b>		<b>SECURITE, SECURITE, SECURITE</b>
<b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b>		<b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b>		<b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b>		<b>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</b>
<b>THIS IS</b>		<b>THIS IS</b>		<b>THIS IS</b>		<b>THIS IS</b>

Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост
Dichter Nebel im Raum auf der Oude Maas	Épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur l'Oude Maas	Dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht	Dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht	Густой туман на участке Дордрехт на реке Оуде Маас
Sichtweite etwa 50 Meter	Visibilité de 50 m environ	Zicht ongeveer 50 meter	Zicht ongeveer 50 meter	Видимость примерно 50 метров
<b>5.4 Routinegespräch</b>	<b>5.4 Conversation de routine</b>	<b>5.4 Overig verkeer</b>	<b>5.4 Overig verkeer</b>	<b>5.4 Обычные переговоры</b>
<i>1. Beispiel:</i>	<i>1. Exemple :</i>	<i>1. Voorbeeld:</i>	<i>1. Voorbeeld:</i>	<i>1-й пример:</i>
<i>Tankmotorschiff „Sylvia“ erkundigt sich auf Kanal 22 bei der Schleuse Birsfelden, ob die Einfahrt in den oberen Schleusenvorhafen frei ist:</i>	<i>L'automoteur-citerne « Sylvia » se renseigne sur la voie 22 auprès de l'écluse de Birsfelden (Birsfelden Schleuse) pour savoir si l'entrée dans le garage amont de l'écluse est libre :</i>	<i>Motortankschip 'Sylvia' meldt zich op kanaal 22 bij de sluis Birsfelden en vraagt of de invaart in de bovenvoorhaven vrij is:</i>	<i>Motortankschip 'Sylvia' meldt zich op kanaal 22 bij de sluis Birsfelden en vraagt of de invaart in de bovenvoorhaven vrij is:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Сильвия" на канале 22 просит шлюз Бирсфельден сообщить, свободен ли вход в аванпорт верхнего бьефа шлюза:</i>
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“ Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal) Beladen zu Tal bei Grenzach	Birsfelden Schleuse (trois fois au plus) “THIS IS“ ou “ICI“ Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus) Chargé, avalant près de Grenzach	Birsfelden sluis (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal) Geladen afvarend bij Grenzach	Birsfelden sluis (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal) Geladen afvarend bij Grenzach	Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз) груженое, идущее вниз возле Гренцах
Ist die Einfahrt in den Schleusenvorhafen frei? Bitte kommen	L'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre ? À vous	Is de invaart in de voorhaven vrij? Over	Is de invaart in de voorhaven vrij? Over	Можем ли мы войти в аванпорт шлюза? Приём
<i>Die Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:</i>	<i>L'écluse de Birsfelden répond comme suit :</i>	<i>Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:</i>	<i>Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:</i>	<i>Шлюз Бирсфельден отвечает:</i>

<p>Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“</p> <p>Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal) Die Einfahrt ist frei. Bitte kommen</p>	<p>Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus) “THIS IS” ou “ICI”</p> <p>Birsfelden Schleuse (trois fois au plus) L'entrée est libre. À vous</p>	<p>Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS"</p> <p>Birsfelden sluis (maximaal drie maal) De invaart is vrij. Over</p>	<p>Самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"</p> <p>Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз) Вход в шлюз свободен Приём</p>
<p><i>Bestätigung durch die Schiffsfunkstelle wie folgt:</i></p>	<p><i>Accusé de réception de la station de bateau :</i></p>	<p><i>Bevestiging door het scheepsstation is als volgt:</i></p>	<p><i>Судовая радиостанция подтверждает прием следующим образом:</i></p>
<p>Birsfelden Schleuse „THIS IS“ oder „HIER IST“ Tankmotorschiff Sylvia</p> <p>Habe verstanden Einfahrt ist frei. Ende</p>	<p>Birsfelden Schleuse “THIS IS” ou “ICI” Automoteur-citerne Sylvia</p> <p>J'ai compris L'entrée est libre. Fin</p>	<p>Birsfelden sluis "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Sylvia</p> <p>Begrepen Invaart vrij. Uit</p>	<p>Бирсфельден Шлейзе "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" самоходное наливное судно Сильвия</p> <p>Понял вас Вход свободен Конец связи</p>
<p><i>2. Beispiel:</i></p>	<p><i>2. Exemple :</i></p>	<p><i>2. Voorbeeld:</i></p>	<p><i>2-й пример</i></p>
<p><i>Schleuse Hasselt gibt auf Kanal 20 folgende Meldung durch:</i></p>	<p><i>L'écluse de Hasselt (Hasselt sluis) adresse un message sur la voie 20 :</i></p>	<p><i>Sluis Hasselt geeft op kanaal 20 de volgende melding door:</i></p>	<p><i>Шлюз Хассельт передает нижеследующее сообщение на канале 20:</i></p>
<p>„ALL STATIONS“ oder „An alle Schiffsfunkstellen“ (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“</p>	<p>« ALL STATIONS » ou « A toutes les stations de bateau » (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI »</p>	<p>“ALL STATIONS” of “aan alle scheepsstations” (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS"</p>	<p>"ALL STATIONS" или "Всем судовым радиостанциям" (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"</p>

Hasselt sluis (höchstens dreimal)	Hasselt sluis (trois fois au plus)	Hasselt sluis (maximaal drie maal)	Хассельт слюис (не более трех раз)
Auf dem Albertkanal findet ab 18.30 Uhr unterhalb der Schleuse eine Wassersportveranstaltung statt. Die Schifffahrt ist daher von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr gesperrt.	Sur le Canal Albert aura lieu à partir de 18.30 heures une manifestation sportive à l'aval de l'écluse. La navigation sera interrompue de 18.00 à 20.00 heures.	Op het Albertkanaal vindt vanaf 18.30 uur beneden de sluis een watersportmanifestatie plaats. De scheepvaart is tussen 18.00 en 20.00 uur gestremd.	На канале Альберт ниже шлюза с 18.30 часов проводится водноспортивное мероприятие. По этой причине судоходство прекращено с 18.00 до 20.00 часов.
Ende	Fin	Uit	Конец связи
<b>3. Beispiel:</b>	<b>3. Exemple :</b>	<b>3. Voorbeeld:</b>	<b>3-й пример:</b>
<i>Tankmotorschiff „Britta“ fährt auf dem Main auf die Mainmündung zu und fragt auf Kanal 10 des Verkehrskreises Schiff-Schiff wie folgt nach Schifffahrt auf dem Rhein:</i>	<i>L'automoteur-citerne « Britta » sort du Main et demande comme suit sur la voie 10 s'il y a de la navigation sur le Rhin :</i>	<i>Motortankschip 'Britta', afvarend op de Main, vraagt via kanaal 10 (schip-schip) of er zich scheepvaart op de Rijn bevindt:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Бритта", двигаясь по реке Майн в направлении устья Майна, запрашивает на канале 10 сети судно – судно информацию о движении судов по Рейну:</i>
„ALL STATIONS im Bereich der Mainmündung“ oder „An alle Schiffsfunkstellen im Bereich der Mainmündung“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS dans le secteur de l'embouchure du Main » ou « À toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main » (trois fois au plus)	“ALL STATIONS in de nabijheid van de monding van de Main” of “Aan alle scheepsstations in de nabijheid van de monding van de Main” (maximaal drie maal)	"ALL STATIONS в зоне устья Майна" или "Всем судовым радиостанциям в зоне устья Майна" (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз)
Zu Tal auf dem Main, ca. 1 Kilometer vor der Mündung.	Avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure.	Afvarend op de Main, ongeveer 1 kilometer voor de monding.	Идущее вниз по течению по Майну примерно в 1 км от устья.
Möchte zu Berg auf den Rhein	Veux monter le Rhin	Ga in de opvaart	Хочет следовать вверх против течения по Рейну.
Ist Berg- oder Talfahrt in der Nähe?	Y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage ?	Is er op- of afvaart in de directe omgeving?	Имеются ли вблизи идущие вверх или вниз суда?



Bitte kommen	À vous	Over	Приём
<i>Gütermotorschiff „Tanja“ antwortet wie folgt:</i>	<i>L'automoteur ordinaire « Tanja » répond comme suit :</i>	<i>Motorvrachtschip 'Tanja' antwoordt als volgt:</i>	<i>Самоходное грузовое судно "Таня" отвечает следующим образом:</i>
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal) „THIS IS" oder „HIER IST"	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI »	Motortankschip Britta (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS"	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal) Zu Berg 500 Meter unterhalb der Mainmündung Keine Schifffahrt Bitte kommen	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus) Montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main Pas d'autre navigation À vous	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal) Opvarend 500 meter beneden de monding van de Main Geen scheepvaart Over	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз) идущее вверх против течения на 500 м ниже устья реки Майн Нет других судов Приём
<i>Tankmotorschiff Britta bestätigt wie folgt:</i>	<i>L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :</i>	<i>Motortankschip Britta bevestigt als volgt:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Бритта" подтверждает прием сообщения следующим образом:</i>
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal) „THIS IS" oder „HIER IST" Tankmotorschiff Britta	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI » Automoteur-citerne Britta	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Britta	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" Самоходное наливное судно Бритта
Habe verstanden Danke Gute Fahrt Ende	J'ai compris, merci Bonne route Fin	Begrepen. Dank u Goede vaart Uit	Понял вас, спасибо Доброго пути Конец связи

## **6. Secret des radiocommunications**

En application du Règlement des Radiocommunications, les administrations s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour faire interdire et réprimer:

- a) l'interception, sans autorisation, de radiocommunications qui ne sont pas destinées à l'usage général du public;
- b) la divulgation du contenu ou simplement de l'existence, la publication ou tout usage quelconque, sans autorisation, des renseignements de toute nature obtenus en interceptant les radiocommunications mentionnées à la lettre a).

## **7. Site Internet de l'Arrangement régional « RAINWAT »**

Un site Internet a été créé afin de fournir des informations aux centrales de secteur et à des fins de consultation publique :

<http://www.rainwat.bipt.be>.

Ce site internet fournit la liste des différents points de contact administratifs pour chaque pays ayant signé l'Arrangement régional. Ces points de contacts sont les personnes compétentes pour toutes les questions relatives au Service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieure.

Sur ce site internet, la dernière version en vigueur de l'Arrangement régional peut également être téléchargée.

## PROTOCOLE 14

### **Adoption du Guide concernant la stabilité lors du transport de conteneurs en navigation intérieure**

1. Le transport de conteneurs est le marché qui a connu la plus forte hausse au cours des dernières années. Sur le Rhin, il représente à présent plus de 8 % du tonnage total transporté et il est un maillon essentiel des chaînes logistiques multimodales.
2. La navigation intérieure assure un très haut niveau de sécurité en matière de transport de conteneurs. Tous les ans, des millions de conteneurs sont transportés en navigation intérieure de façon sûre et durable. Toutefois, ces dernières années, quelques accidents ont eu lieu. Ainsi, au printemps 2007, l'Excelsior a perdu 31 conteneurs, causant une interruption de la navigation sur le Rhin pendant une semaine. Également en 2007, sur la Seine, le bateau porte-conteneurs Arc-en-Ciel a perdu 30 conteneurs suite à un incident. La navigation a été interrompue pendant une semaine. En 2006, à Rotterdam, le Ferox, a également chaviré.
3. La CCNR a réuni l'ensemble des acteurs lors d'une table ronde consacrée à la stabilité des bateaux porte-conteneurs. Cette réunion s'est tenue le 5 septembre 2013 à Bonn. Cette table ronde a montré qu'il existe au sein de la profession un ensemble de bonnes pratiques qui permet par exemple de pallier ce manque de précision ou de connaissance du poids des conteneurs transportés. Grâce à ces bonnes pratiques, le nombre d'accidents liés à des conteneurs est relativement faible. C'est particulièrement important car de tels accidents peuvent avoir des conséquences extrêmement dommageables pour la navigation, pouvant aller jusqu'à un arrêt complet du trafic.
4. La CCNR, en partenariat étroit avec la profession (Organisation Européenne des Bateliers et Union Européenne de la Navigation Fluviale) et les polices fluviales (AQUAPOL), a souhaité documenter et diffuser ces bonnes pratiques, mais également rappeler les principes de base de la stabilité, en élaborant un guide.
5. Ce guide est destiné en premier lieu au conducteur et aux membres de l'équipage de bateaux porte-conteneurs en navigation intérieure, qui, dans l'exercice de leur travail quotidien, sont responsables de la stabilité et de la sécurité de leur bateau. Parallèlement, le guide est utile pour des personnels des différents secteurs associés à la navigation intérieure, comme les autorités de contrôle ou les personnels des terminaux.

## Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

en coopération étroite avec la fédération des polices fluviales (AQUAPOL) et la profession (Organisation Européenne des Bateliers – OEB et l'Union Européenne de la Navigation Fluviale – UENF),

vu la résolution 2011-II-8 sur la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane,

vu les résultats de la table ronde sur la stabilité des bateaux porte-conteneurs qui s'est tenue à Bonn le 5 septembre 2013,

vu les conclusions des enquêtes effectuées à la suite des accidents des bateaux Arc-en-Ciel et Excelsior,

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

consciente que d'autres mesures pourraient s'avérer nécessaires pour améliorer la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs,

remercie AQUAPOL, l'OEB et l'UENF, à l'initiative de l'élaboration de ce guide,

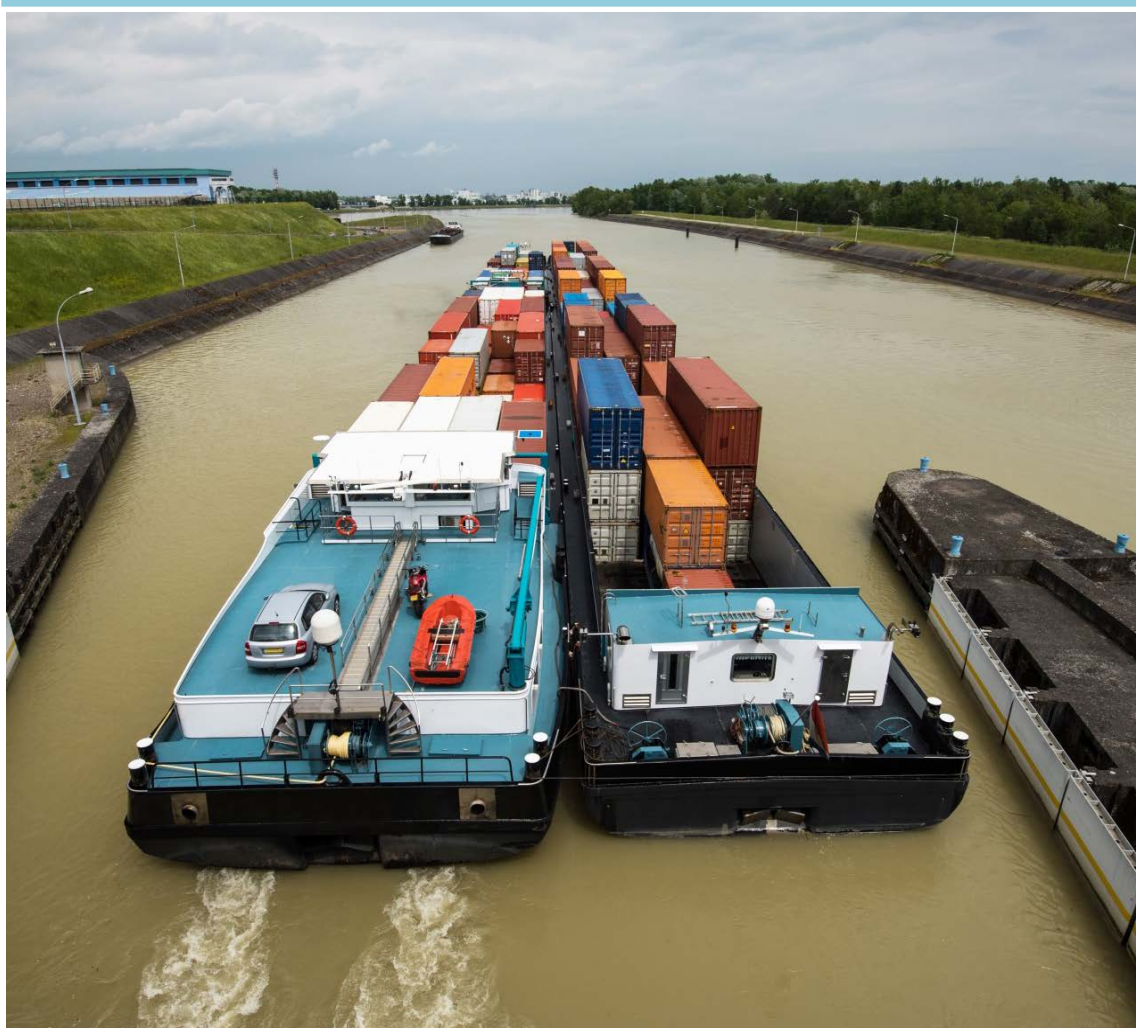
prend acte avec satisfaction du Guide concernant la stabilité lors du transport de conteneurs en navigation intérieure annexé à la présente résolution,

précise que ce guide n'a pas de caractère contraignant mais qu'il participe à l'amélioration de la sécurité de la navigation et à diffuser les bonnes pratiques,

charge son Comité du règlement de police de l'évaluation de sa mise en œuvre et de son actualisation éventuelle sur proposition de la profession.

## Annexe

# GUIDE CONCERNANT LA STABILITÉ LORS DU TRANSPORT DE CONTENEURS EN NAVIGATION INTÉRIEURE



### ***Exclusion de responsabilité***

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB), l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) ou Aquapol (réseau européen des polices fluviales et maritimes - International police cooperation on the water) déclinent toute responsabilité quant à l'utilisation qui peut être faite des informations figurant dans ce guide.

Ce guide n'a pas de caractère obligatoire et par conséquent ne saurait en aucun cas remplacer les dispositions réglementaires applicables. Pour des informations plus approfondies, il est renvoyé à la liste des ouvrages et des sites internet mentionnés à la fin de ce document.

## Sommaire

<b>1.</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>81</b>
<b>2.</b>	<b>Connaissances générales en matière de stabilité et d'arrimage .....</b>	<b>82</b>
2.1.	Dispositions réglementaires en matière de stabilité et d'arrimage .....	82
2.1.1.	Règlement de police pour la navigation du Rhin .....	82
2.1.2.	Obligation d'annonce .....	82
2.1.3.	Prouver la stabilité .....	82
2.1.4.	Exceptions au contrôle de stabilité .....	83
2.1.5.	Nécessité d'un contrôle de stabilité .....	83
2.1.6.	Règles particulières pour les conteneurs ADN .....	83
2.1.7.	Règlement de visite des bateaux du Rhin .....	83
2.2.	Connaissances générales en matière de stabilité .....	84
2.2.1.	Forces influençant la stabilité .....	84
2.2.2.	Stabilité et instabilité : rappels théoriques .....	85
2.2.3.	L'effet de carène liquide .....	88
2.3.	Connaissances générales en matière d'arrimage .....	89
<b>3.</b>	<b>Bonnes pratiques .....</b>	<b>90</b>
3.1.	Bonnes pratiques avant le chargement .....	90
3.2.	Bonnes pratiques pendant le chargement .....	91
3.2.1.	Bonnes pratiques concernant la stabilité .....	91
3.2.1.1.	Échanges entre le terminal et le conducteur .....	92
3.2.1.2.	Poids des conteneurs .....	92
3.2.1.3.	Calcul de stabilité .....	93
3.2.2.	Bonnes pratiques concernant la stabilité qui demandent une attention particulière .....	94
3.3.	Bonnes pratiques durant le voyage .....	95
3.4.	Bonnes pratiques concernant l'arrimage .....	95
3.5.	Bonnes pratiques complémentaires .....	95
<b>4.</b>	<b>Formation complémentaire et mise à jour des connaissances .....</b>	<b>95</b>
<b>5.</b>	<b>Introduction de l'obligation de pesage des conteneurs chargés à bord d'un navire et impact en navigation intérieure .....</b>	<b>96</b>
<b>6.</b>	<b>Développements futurs du transport de conteneurs .....</b>	<b>97</b>
6.1.	Transmission de messages électroniques .....	97
6.2.	Systèmes de qualité .....	97
<b>7.</b>	<b>Bibliographie .....</b>	<b>97</b>
<b>8.</b>	<b>Glossaire .....</b>	<b>99</b>

## 1. Introduction

La navigation intérieure assure un très haut niveau de sécurité en matière de transport de conteneurs. Tous les ans, des millions de conteneurs sont transportés en navigation intérieure de façon sûre et durable, d'une part entre les ports maritimes et d'autre part entre les terminaux de l'arrière-pays du Rhin et d'autres voies d'eau intérieures.

Néanmoins, nous pouvons tirer des enseignements des quelques accidents qui ont eu lieu ces dernières années. Ainsi, au printemps 2007, l'Excelsior a perdu 31 conteneurs, causant une interruption de la navigation sur le Rhin pendant une semaine. Au printemps 2007, sur la Seine, le bateau porte-conteneurs Arc-en-Ciel a perdu 30 conteneurs à la suite d'un incident. La navigation a été interrompue pendant une semaine. En 2006, à Rotterdam, le Ferox, a également chaviré.

Ces quelques exemples montrent que, malgré la grande sécurité du transport de conteneurs, des accidents surviennent qui peuvent être rapportés à des défauts de stabilité. Les défauts de stabilité peuvent avoir plusieurs causes : mauvais arrimage, information erronée concernant le poids des conteneurs, par exemple, mais une connaissance insuffisante des paramètres essentiels pour la stabilité peut également jouer un rôle.

Si la stabilité fait partie intégrante des formations générales en navigation intérieure, force est de constater que le maintien de ce niveau de connaissance à long terme est un enjeu pour l'ensemble des équipages de la navigation intérieure.

Dans cette optique, la profession (OEB, UENF), Aquapol et la CCNR ont décidé de publier ce guide de bonnes pratiques. Il veut jouer un rôle en attirant l'attention sur les principes de base de la stabilité et sur les bonnes règles de l'art qui apportent une contribution positive à la stabilité.

Par conséquent, ce guide est destiné en premier lieu au conducteur et aux membres de l'équipage du transport de conteneurs en navigation intérieure, qui dans l'exercice de leur travail quotidien, sont responsables de la stabilité et de la sécurité de leur bateau. Parallèlement, le guide est utile pour des personnels des secteurs de la navigation intérieure, comme les autorités de contrôle ou les personnels des terminaux.

Ce guide n'a pas de caractère obligatoire et par conséquent ne saurait en aucun cas remplacer les dispositions réglementaires applicables. Pour des informations plus approfondies, il est renvoyé à la liste des ouvrages et des sites internet mentionnés à la fin de ce document.



## **2. Connaissances générales en matière de stabilité et d'arrimage**

### **2.1 Dispositions réglementaires en matière de stabilité et d'arrimage**

#### **2.1.1 Règlement de police pour la navigation du Rhin**

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) forme la base réglementaire de ce guide de stabilité pour le transport de conteneurs en navigation rhénane, et conformément à l'article 1.02, le conducteur est responsable de l'observation des dispositions du RPNR. Cela ne signifie pas que le conducteur soit l'unique responsable, mais il est le premier à devoir rendre des comptes en cas de problèmes de stabilité.

L'article 1.07 du RPNR contient les prescriptions les plus importantes du point de vue de la responsabilité du conducteur. La première disposition générale est que « *la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment* », en particulier un bateau n'est pas autorisé à entamer son voyage si le chargement menace la stabilité. C'est pour cela que le conducteur doit prouver qu'il l'a contrôlée. Ce contrôle doit être effectué à trois moments : avant le début du chargement, avant le début du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage.

Par ailleurs, les exigences sur la visibilité directe peuvent avoir des conséquences sur le chargement. Ces exigences figurent également à l'article 1.07 du RPNR. Cet article prévoit que la visibilité directe ne doit pas être restreinte par le chargement ou par l'assiette du bateau à plus de 350 m à l'avant du bateau. La zone de non-visibilité peut être portée à 500 m en cas d'utilisation de moyens auxiliaires appropriés.

Sur d'autres voies navigables que le Rhin, il convient de respecter les règlements applicables à ces voies d'eau.

#### **2.1.2 Obligation d'annonce**

Conformément à l'article 12.01 du RPNR, tous les bâtiments transportant un ou plusieurs conteneurs sur le Rhin sont soumis à l'obligation d'annonce. Cette annonce doit obligatoirement être faite par voie électronique et conformément au Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure.

Dans ce cadre doivent notamment être indiqués :

- nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi que l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement,
- numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses.

#### **2.1.3 Prouver la stabilité**

Les prescriptions du RPNR mentionnent clairement comment le conducteur doit en apporter la preuve. Ainsi, les prescriptions prévoient comment il peut effectuer le contrôle, c'est-à-dire manuellement ou au moyen d'un programme de chargement avec un calcul de stabilité intégré (appelé « instrument de chargement » dans le RPNR). Le calcul manuel implique que le conducteur dispose des connaissances suffisantes en matière de méthode de calcul, ainsi que de documents relatifs à la stabilité et au poids des conteneurs. La pratique actuelle montre que très souvent, le conducteur dispose d'un instrument de chargement, c'est-à-dire d'un ordinateur à bord avec un programme de chargement (logiciel) intégrant le calcul de stabilité. Le résultat du contrôle de stabilité ainsi que le plan de chargement doivent être conservés à bord, tout comme les documents relatifs à la stabilité, et le conducteur doit pouvoir les fournir à tout moment.

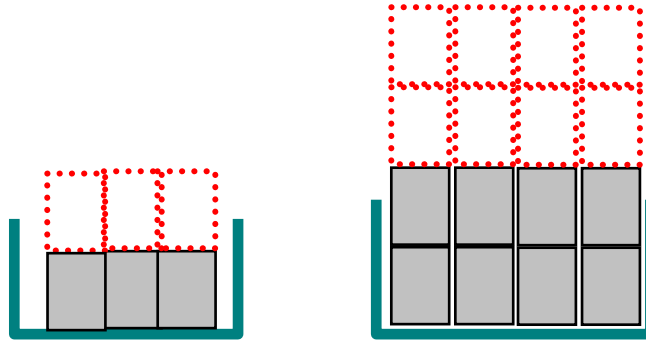
#### 2.1.4 Exceptions au contrôle de stabilité

Les bateaux ne sont pas soumis au contrôle de stabilité lorsque les conteneurs :

- ne sont pas chargés sur plus de trois largeurs en une seule couche ou
- ne sont pas chargés sur plus de quatre largeurs en deux couches à partir du plancher de la cale.

#### 2.1.5 Nécessité d'un contrôle de stabilité

Un contrôle de stabilité est requis lorsqu'un ou plusieurs conteneurs occupent l'une des positions marquées en pointillés rouges dans les schémas ci-dessous :



#### 2.1.6 Règles particulières pour les conteneurs ADN

Dans le cas d'un bateau transportant des conteneurs ADN, un plan de chargement doit se trouver à bord quelles que soient les circonstances, y compris dans les cas d'exception susmentionnés. En outre, le conducteur doit respecter les interdictions de chargement figurant à l'article 7.1.4.5 de l'ADN. Ces règles prescrivent que les prescriptions en matière d'arrimage et de séparation du Code IMDG doivent être respectées. Ainsi, il y a des distances à respecter entre deux conteneurs ADN. Dans la pratique, le conducteur utilise un programme de chargement qui tient compte des restrictions applicables aux conteneurs ADN.

Parallèlement, des « applications ADN » très pratiques développées entre-temps précisent quels chargements en commun de conteneurs contenant des marchandises dangereuses sont interdits. Cependant, le conducteur doit également tenir compte de la distance à respecter entre des conteneurs ADN et des conteneurs refroidis ou réfrigérés (« reefers ») et qui sont raccordés au réseau électrique de bord.

#### 2.1.7 Règlement de visite des bateaux du Rhin

Le chapitre 22 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) précise ce qui doit être mentionné dans les documents relatifs à la stabilité des bateaux porte-conteneurs (article 22.01). Ces documents seront appelés dans la suite de ce guide « manuel de stabilité ». Dans les généralités de ce chapitre, il est souligné que ces documents doivent fournir des renseignements compréhensibles pour le conducteur sur le bateau dans chaque cas de chargement.

La formation du conducteur doit être suffisante pour lui permettre de comprendre clairement les renseignements sur la stabilité, présents à bord du bateau où ce conducteur est affecté. Le RVBR prescrit que le manuel de stabilité doit également comporter un bon exemple de calcul ou un mode d'emploi, pouvant être utiles pour le conducteur.

Il va de soi que le programme de chargement utilisé par le conducteur se base sur le contenu des documents légaux relatifs à la stabilité. Cela signifie que le programme de chargement est paramétré avec les caractéristiques spécifiques du bateau sur lequel il est utilisé. Par conséquent, d'après le RVBR, le conducteur peut se servir de moyens électroniques pour le calcul de stabilité obligatoire, à condition que le résultat soit identique.

D'après la réglementation relative à la stabilité, il importe avant tout qu'en cas de résultat négatif du calcul de stabilité, le conducteur prenne les mesures nécessaires pour assurer la stabilité, conformément aux obligations. Dans la pratique, cela veut dire qu'il va devoir trouver d'autres emplacements dans la cale pour les conteneurs, voire refuser des conteneurs. Vous trouverez plus de détails dans les pages suivantes de ce guide pratique.

## **2.2 Connaissances générales en matière de stabilité**

La théorie et la justification scientifique de la définition de la « stabilité » sont un vaste sujet. Ce paragraphe donne une description générale succincte des aspects pertinents de la stabilité concernant les bateaux porte-conteneurs de la navigation intérieure. La bibliographie comprend davantage d'informations (cf. 8).

### **2.2.1 Forces influençant la stabilité**

Un bateau n'est autorisé à faire route que si sa stabilité est assurée, en particulier la façon dont il est chargé ou déchargé ne doit pas compromettre sa stabilité.

La stabilité est la capacité d'un objet (bateau) à revenir à une situation d'équilibre mécanique, après avoir été mis temporairement en situation de déséquilibre par une force extérieure. En navigation, ces forces extérieures sont par exemple les suivantes :

- fort mouvement de gouvernail,
- forte manœuvre d'évitement,
- vent, notamment le vent latéral,
- courant,
- échouage ou échouement,
- force hydraulique due à un virement, croisement ou éclusage,
- pénétration d'eau en cas de voie d'eau,
- chargement qui ne se trouve pas au milieu du bateau.

Les forces extérieures peuvent être renforcées par un chargement qui se déplace ou par le déplacement de liquides (cf. 2.2.3).

Les bateaux de la navigation intérieure ont une stabilité de départ importante. Cela vient de leur largeur relativement importante par rapport à l'enfoncement, mais plus l'enfoncement du bateau est important, moins la stabilité est grande.

## 2.2.2 Stabilité et instabilité : rappels théoriques

Deux formes de stabilité sont pertinentes pour la navigation intérieure :

1. Le bateau répond aux critères de stabilité et est apte à la navigation en toute sécurité.
2. Le bateau ne répond pas aux critères de stabilité, il se trouve en situation instable et peut chavirer.

La stabilité est influencée par les positions respectives :

1. du centre de gravité (G) du bateau ;
2. du centre de flottabilité (B) du bateau ;
3. du métacentre (M) du bateau.

La stabilité du bateau est fonction de la répartition de la masse, de l'enfoncement, de la gîte, de l'effet de carène liquide (voir 2.2.4) et de la forme de la ligne de flottaison. Par conséquent, une modification de la répartition de la masse ou de la forme de la carène aura une incidence sur la stabilité du bateau.

### Le centre de gravité

Le centre de gravité ou centre de masse (G) est le point de convergence de toutes les forces dirigées vers le bas, comme :

- le poids de la coque ;
- le poids des équipements du bateau ;
- le poids des stocks (de carburant) ;
- le poids du chargement.

### Le centre de flottabilité

Un bateau dans l'eau subit une poussée verticale de bas en haut (en vertu de la poussée d'Archimède). Le point de convergence de cette poussée est appelé le centre de flottabilité. Il est souvent indiqué par la lettre B, du mot anglais « buoyancy ». Il dépend de la forme de la carène.

Le poids et la poussée verticale sont égaux en intensité et opposés en direction (illustration 1).

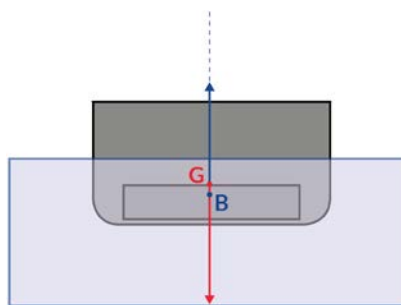


Illustration 1

Lorsque le bateau a de la gîte, le centre de flottabilité se déplace et il se crée un couple de forces poids / poussée verticale vers le haut (illustration 2).

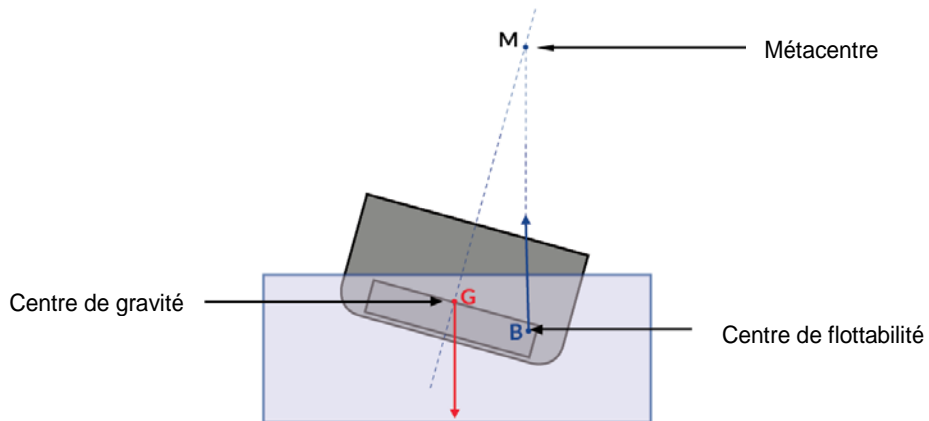


Illustration 2

Ce couple de forces est d'autant plus important que la distance (D) qui sépare les deux forces est grande.

Cela explique qu'un bateau d'une grande largeur sera plus stable qu'un bateau d'une faible largeur (illustration 3).

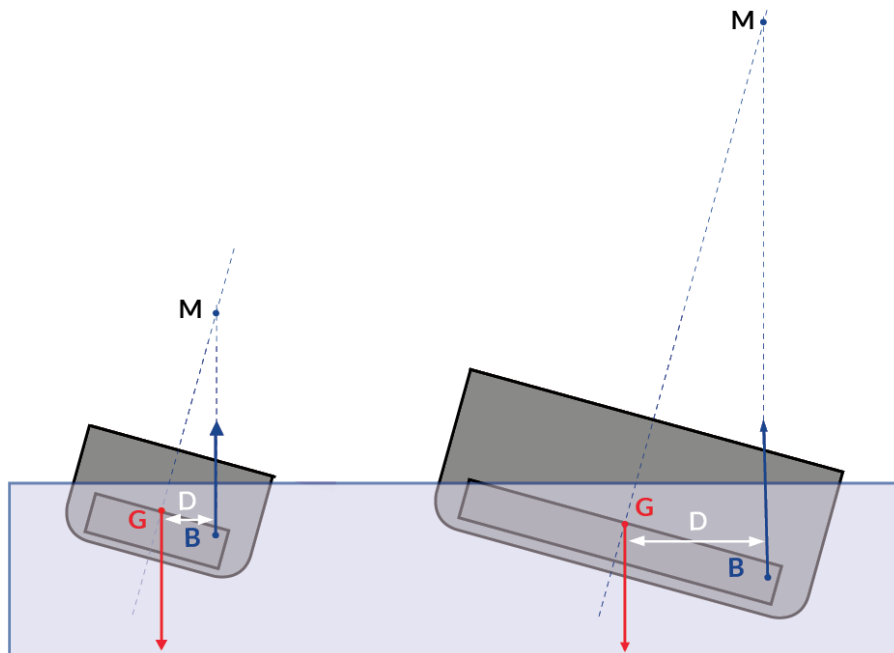


Illustration 3

## Le métacentre

Les lignes verticales tracées à partir du centre de flottabilité d'un bateau présentant une faible gîte se coupent en un point appelé métacentre (M).

Le métacentre initial est le point d'intersection de la ligne d'action de la poussée en situation de gîte et le plan de symétrie longitudinal du bateau.

Jusqu'à une gîte d'environ 5 à 7 degrés, le métacentre est situé pratiquement dans le plan de la quille de la proue et de la poupe mais lors d'une contre-gîte plus prononcée, elle quitte le plan en raison de la modification de la forme de la carène.

Le métacentre peut être considéré comme étant le point de pivot d'un bateau qui oscille avec un faible angle de gîte.

La hauteur métacentrique (distance GM) est la distance entre le métacentre et le centre de gravité. C'est un critère primordial pour la stabilité du bateau.

Plus le métacentre est haut et plus la stabilité est grande car la distance GM sera grande et positive. En effet, lorsque le métacentre est au-dessus de ce centre de gravité, l'équilibre est stable : Tant que le centre de gravité se trouve sous le métacentre, il existe un moment de stabilité de redressement et le bateau revient à son état d'équilibre (illustration°4).

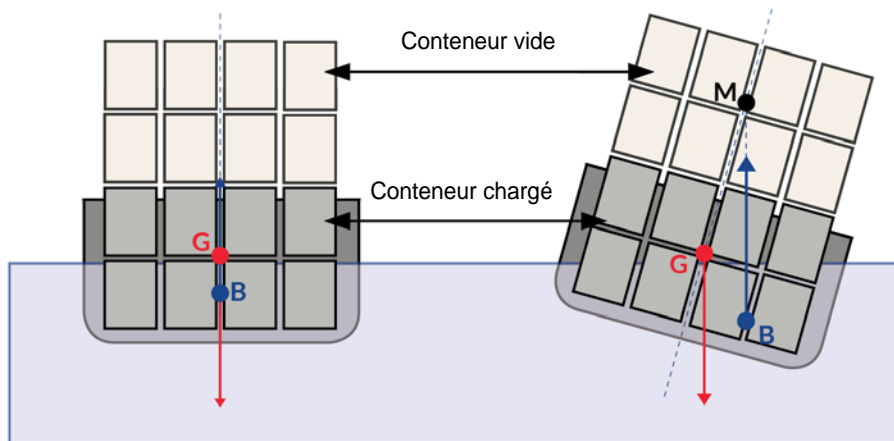


Illustration 4

En revanche, quand le métacentre est en dessous du centre de gravité du bateau, la distance  $GM$  est petite et négative : l'équilibre n'est pas stable et il existe un couple négatif de stabilité. La gîte augmente et le bateau peut chavirer (illustration 5).

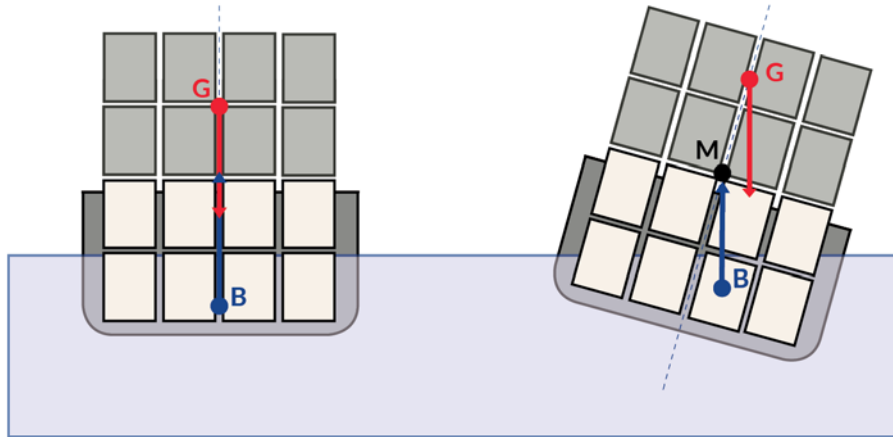


Illustration 5

En résumé, la hauteur du centre de gravité par rapport à la quille est un facteur important pour la stabilité en navigation intérieure. Un centre de gravité placé bas est favorable à la stabilité, contrairement à un centre de gravité placé haut. Ainsi, en plaçant les conteneurs lourds en fond de cale et les conteneurs vides sur les rangées les plus hautes, on apporte une contribution positive à la stabilité. Ainsi, sur l'illustration 4 où les conteneurs chargés sont placés en fond de cale, le centre de gravité est plus bas que sur l'illustration 5 où les conteneurs chargés sont placés sur les rangées supérieures.

Contrairement aux positions du centre de flottabilité et du métacentre, la position du centre de gravité peut être influencée par le conducteur. En effet, le centre de gravité est en grande partie fonction du chargement du bateau.

### 2.2.3 L'effet de carène liquide

Sur les bateaux porte-conteneurs, l'effet de carène liquide se produit lorsque des citernes (eau potable, carburant etc.) ou des citernes de ballastage ne sont pas entièrement remplies, ou que des surfaces de liquide libre sont présentes à bord pour n'importe quelle autre raison (par exemple de l'eau de pluie dans les cales) : lorsqu'un bateau prend de la gîte, le liquide se met en mouvement. Le liquide se déplace vers le côté où le bateau prend de la gîte et augmente ainsi la gîte déjà existante.

Une surface de liquide libre a une influence négative sur la stabilité du bateau parce que le déplacement du liquide entraîne également le déplacement du centre de gravité  $G$ . De ce fait, le moment de redressement diminue.

Par conséquent, pour obtenir une stabilité maximale, les citernes de ballastage doivent être complètement remplies ou complètement vides.

L'effet de carène liquide peut avoir un effet déterminant sur la stabilité et le conducteur doit en être bien conscient. Il est très dangereux de ballaster pendant le chargement ou le déchargement d'un bateau. En effet, l'effet de carène liquide se produit pendant le ballastage et augmente l'instabilité du bateau.

## 2.3 Connaissances générales en matière d'arrimage

### Arrimage

Le chargement de conteneurs sur un bateau de navigation intérieure nécessite toujours l'établissement d'un plan de chargement. C'est une opération qui n'est pas simple à réaliser. En effet, beaucoup d'aspects différents entrent en ligne de compte, notamment :

- la stabilité du bateau ;
- la stabilité à un moment intermédiaire, après chargement ou déchargement d'une cargaison à une escale ;
- le nombre et l'emplacement des terminaux de chargement ;
- le nombre et l'emplacement des terminaux de déchargement ;
- les tirants d'air des ponts et les tirants d'eau ;
- la masse des conteneurs, les conteneurs les plus lourds devant être placés en fond de cale du bateau ;
- les conteneurs reefers qui doivent parfois être raccordés au réseau électrique de bord ;
- les forces et tensions sur le bateau ;
- l'assiette et la gîte du bateau ;
- les prescriptions relatives au chargement de conteneurs ADN ;
- la visibilité devant le bateau.

### Stackers et twistlocks

Lorsqu'un bateau qui fait route prend de la gîte ou subit des chocs, les conteneurs ne doivent pas pouvoir se déplacer. C'est pour cela qu'il est important que les conteneurs soient bien arrimés. Cela est fait au moyen de stackers ou de twistlocks (verrous tournants).

Les stackers sont placés sur les coins des conteneurs, appelés pièces de coin. Les stackers peuvent être utilisés pour raccorder entre elles toutes les couches situées au-dessus de l'hiloire. Généralement les stackers sont également placés sur la face extérieure des troisième et quatrième couches de conteneurs. Un stacker peut également être utile pour raccorder entre eux les conteneurs placés au milieu, sans la présence de conteneurs côtés latéraux. Les stackers ne servent pas à attacher les conteneurs les uns aux autres : ils empêchent simplement leur déplacement.

Certaines conditions nautiques impliqueront qu'il est préférable d'utiliser les twistlocks au lieu des stackers, par exemple lorsqu'un bateau fait route sur des eaux vastes (exemple : l'Escaut occidental) dans des conditions météorologiques extrêmes, ou avec des conteneurs vides. L'utilisation de twistlocks fait que les conteneurs sont vraiment attachés les uns aux autres. Les twistlocks n'ont pas d'influence sur la stabilité en tant que tels ; ils fixent les conteneurs entre eux, si bien qu'ils tomberont moins facilement par-dessus bord. En cas de stabilité positive, les twistlocks ont une influence positive sur la sécurité. (En cas de stabilité négative c'est l'inverse.) Cependant, en pratique, si les critères réglementaires ont été bien respectés, la stabilité ne peut être négative.





*Twistlock (photo Maira van Helvoirt)*

### 3. Bonnes pratiques

Un bateau peut participer à la navigation en toute sécurité, si les cadres juridiques relatifs à la stabilité concernant les bateaux de la navigation intérieure, visés au point 2.1., sont respectés. En complément des règles de stabilité, la profession de la navigation intérieure a formulé un certain nombre de bonnes pratiques qui peuvent encore améliorer l'arrimage ou les prestations de service du transport de conteneurs en navigation intérieure. La stabilité et l'arrimage de la cargaison de bateaux porte-conteneurs dépendent aussi bien du bateau que du voyage. La **responsabilité** du chargement et de l'arrimage incombera toujours au **conducteur** lui-même.

Les procédures habituelles relatives au chargement et au déchargement des bateaux sont les mêmes pour les bateaux porte-conteneurs. Compte tenu du caractère particulier d'un chargement de conteneurs, les informations supplémentaires suivantes peuvent sans doute être utiles. Dans tous les cas, il convient de respecter et d'appliquer correctement les règlements obligatoires relatifs à la stabilité, afin de garantir suffisamment la sécurité du bateau et des personnes à bord.

#### 3.1 Bonnes pratiques avant le chargement

1. Les points suivants doivent retenir l'attention pour la préparation du voyage :
  - information sur les conditions nautiques du voyage (météo, marée, secteur de navigation, etc.) ;
  - vérification des éventuelles limitations de hauteur ou d'enfoncement ;
  - arrimage de la cargaison et vérification que les critères de stabilité définis dans le manuel de stabilité (cf. 2.1.7.) sont remplis ;
  - vérification du processus de chargement qui doit être effectué de façon sûre et stable ;
  - logistique de conteneurs : il convient de vérifier que la bonne prestation de service peut être offerte tout en respectant les normes de stabilité requises ;
  - en cas de présence de conteneurs ADN, il convient de mettre en place la signalisation appropriée (cônes bleus).
2. Dans la mesure du possible, il convient de contrôler l'état des conteneurs et le cas échéant de signaler au commanditaire des endommagements ou des fuites.
3. Le conducteur tient compte dans l'établissement du plan de chargement de l'emplacement des « reefers ». Les « reefers » doivent rester réfrigérés et nécessitent souvent un raccordement au réseau électrique de bord.

4. En cas de chargement de conteneurs contenant des marchandises dangereuses, il est important (et obligatoire !) de connaître leurs emplacements dans le plan de chargement. En cas de situations d'urgence (avarie), toute vérification relative à un endommagement éventuel de ces conteneurs se fera plus rapidement.
5. Pour des raisons logistiques, le chargement des bateaux se fait la plupart du temps par « blocs de charge verticaux ». Dans ce cas, les bateaux effectuent le chargement de conteneurs regroupés par terminal destinataire, empilés sur la même rangée et répartis sur différentes couches. Cette distribution en blocs de charge doit respecter les règles applicables à la stabilité du bateau !



## 3.2 Bonnes pratiques pendant le chargement

### 3.2.1 Bonnes pratiques concernant la stabilité

6. Un centre de gravité placé bas est favorable à la stabilité, contrairement à un centre de gravité surélevé, c'est pour cela que les conteneurs les plus lourds iront autant que possible en fond de cale et les conteneurs légers sur le dernier plan de la pontée.
7. La période d'oscillation du bateau est directement liée à la stabilité ; plus la stabilité est grande, moins la période d'oscillation est importante.

### 3.2.1.1 Échanges entre le terminal et le conducteur

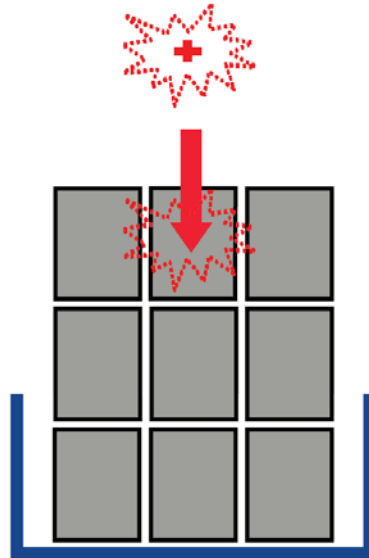
8. Pour le chargement, le conducteur indique l'ordre de priorité basé sur un plan de chargement qu'il a établi préalablement. L'acconier doit respecter ce plan de chargement. Si ce n'est pas possible pour des raisons très exceptionnelles et qu'il faut déroger au plan de chargement, les limites de la stabilité peuvent apparaître involontairement. Dans ce cas, le chargement « couche par couche » peut être une solution. Ainsi on charge le bateau par couches successives et on intègre les masses de la même manière dans le calcul de stabilité. Lors du chargement de chaque couche, un calcul pour vérifier la stabilité peut être fait. Le chargement peut être arrêté à temps, au cas où la limite de stabilité risquerait d'être atteinte.
9. Le conducteur donne avant le début du chargement de bonnes instructions de chargement au terminal. Le conducteur est responsable de son bateau et c'est lui qui détermine de quelle façon il faut le charger. Le conducteur essaiera de le charger de façon simple et efficace. Les personnels des terminaux doivent tenir compte des instructions du conducteur lors du chargement et du déchargement des conteneurs, pour que la sécurité soit garantie à tout moment.

### 3.2.1.2 Poids des conteneurs

10. La transmission des données correctes concernant le poids des conteneurs reste un point de départ important pour la profession. Il est à espérer que la masse brute vérifiée (cf. 5 Introduction de l'obligation de pesage des conteneurs chargés à bord d'un navire et impact en navigation intérieure) y contribuera de façon positive. Le conducteur doit s'assurer qu'il dispose du poids brut de chaque conteneur pour pouvoir réaliser le calcul de stabilité.
11. Si lors du chargement, le conducteur constate une grosse différence de poids du conteneur par rapport au poids annoncé, le conducteur doit refuser le conteneur. En cas de doute concernant la stabilité, il faut laisser des conteneurs au terminal ! Souvent, c'est sous la pression de tiers que l'on prend des risques. En tant que responsable en dernier ressort, le conducteur doit savoir y résister !
12. Pour avoir une indication d'une éventuelle grosse différence entre le poids total chargé et le poids total théorique attendu, le conducteur peut comparer :
  - la somme des poids de tous les conteneurs à bord sur la base des informations transmises par le terminal ;
  - le poids réellement chargé. Le poids réellement chargé peut être déterminé en mesurant l'enfoncement du bateau. Le certificat de jaugeage peut permettre de connaître le poids du chargement à bord pour un enfoncement donné.

13. En cas de doute sur le poids total des conteneurs, il est recommandé d'effectuer un calcul de stabilité en ajoutant le surplus de poids présumé à la couche la plus haute.

Différence de poids (surplus)



### 3.2.1.3 Calcul de stabilité

14. L'utilisation d'un programme de chargement avec un calcul de stabilité intégré facilite considérablement l'arrimage et il est dès lors fortement conseillé d'utiliser le programme de chargement paramétré et approprié pour le bateau. L'utilisation de feuilles de calculs de logiciels de bureautique est fortement déconseillée, à cause du risque de modification ou de suppression involontaire des formules de calcul.
15. L'utilisation d'un plan de chargement d'un bateau analogue est une fausse économie. Plusieurs différences entre des bateaux comparables peuvent être telles (par exemple la disposition des citernes) qu'il est impossible de comparer les données relatives à la stabilité.
16. Lors de la mise en service du programme de chargement, le conducteur contrôle avec l'installateur au moyen d'un calcul manuel si les données utilisées pour le plan de chargement sont correctes, en les comparant au calcul du plan de chargement.
17. En cas de calcul manuel, il convient d'utiliser le bon tableau du manuel de stabilité (cf. 2.1.7).
- En cas de chargement d'au moins un conteneur « High Cube » (HC – cf. Glossaire), il convient d'utiliser le tableau « HC » pour tous les conteneurs.
  - Seuls les conteneurs des bateaux cellulaires sont considérés comme étant des conteneurs « fixés » ; dans tous les autres cas les conteneurs ne peuvent être considérés comme étant « fixés » et par conséquent il convient de se servir du tableau des conteneurs « non fixés ».
  - En cas de chargement d'au moins un conteneur ADN, il convient d'utiliser le tableau ADN pour tous les conteneurs.



(photo d'un bateau cellulaire, Benjamin Boyer)

### 3.2.2 Bonnes pratiques concernant la stabilité qui demandent une attention particulière

18. L'eau circulant librement dans le bateau a une influence négative sur la stabilité. Il importe de se méfier de l'accumulation de l'eau de pluie. Avant le chargement et avant que le bateau ne fasse route, contrôler régulièrement s'il n'y a pas d'eau dans le bateau. Dans certains cas, il est conseillé de fermer les tuyaux de liaison (« crossovers ») des citernes de gasoil et d'eau potable.
19. De même, il convient d'éviter autant que possible d'avoir des grandes surfaces de liquide pouvant circuler librement sur le bateau. En utilisant du ballast, il faut toujours tenir compte des moments de carène liquide. Les citernes de ballastage, surtout les transversales, doivent être totalement remplies ou totalement vides. Cela est lié au moment de carène liquide et au moment inclinant.
  - S'il faut du ballast, le ballastage doit se faire **avant** le chargement.
  - Ne jamais remplir les citernes à ballast si la stabilité du bateau est faible ou si les limites de stabilité du bateau ont été dépassées. Quand on charge de l'eau de ballast, la stabilité diminue de façon importante !
20. Il est nécessaire de tenir compte des prévisions météorologiques, y compris du vent qui a une influence. Si nécessaire, le chargement devra être fait en tenant compte des prévisions en question.
21. Il arrive parfois que les bateaux porte-conteneurs soient chargés avec de grands espaces entre les rangées de conteneurs. Par exemple, quand la largeur du bateau ne permet pas, à peu de choses près, de charger trois rangées de conteneurs. Il faut tenir compte du fait que les espaces trop larges entre les rangées peuvent être à l'origine de déplacements des conteneurs en cas de gîte, de choc ou de collision. Le cas échéant, il convient d'éviter qu'il y ait des espaces entre les conteneurs.
22. Avant de débiter le chargement et lors de l'établissement du plan de chargement, contrôler le type de conteneurs sur la liste de chargement et tenir compte des exigences spécifiques des conteneurs spéciaux. Beaucoup de types de conteneurs sont différents des conteneurs standard. Par exemple :
  - les conteneurs « HC » sont plus hauts de 30 cm ;
  - les conteneurs « super high cube » sont plus hauts de 60 cm ;
  - les conteneurs « 45 feet pallet wide » sont plus larges de 6 cm ;
  - les conteneurs-citernes « 20 feet » sont parfois plus bas de 10 cm ;
  - les divers conteneurs de tailles intermédiaires, comme 23 pieds, 25 pieds, 30 pieds ;
  - les « reefers » doivent être ventilés et parfois raccordés électriquement.

### **3.3 Bonnes pratiques durant le voyage**

23. Le conducteur adapte sa conduite en fonction du cas de chargement, en particulier quand on passe des eaux sans courant ou calmes aux eaux avec des courants libres ou quand on navigue dans des vagues (latérales) et par un vent (latéral) violent.
24. Il faut éviter l'eau sur les plats-bords. L'immersion en grande partie des plats-bords peut constituer un facteur supplémentaire diminuant la capacité de redressement du bateau.

### **3.4 Bonnes pratiques concernant l'arrimage**

25. Le conducteur contrôle si les conteneurs sont placés d'après le plan de chargement, en respectant l'emplacement et la procédure. Le conteneur doit être posé avec les coins (pièces de coin) sur les coins du conteneur situé en dessous.
26. Des conteneurs vides empilés au milieu de la cale se renversent facilement, il convient d'essayer de remplir un compartiment ou de les placer sur le côté.
27. Le matériel d'arrimage utilisé est en bon état.

### **3.5 Bonnes pratiques complémentaires**

28. Pour la sécurité de la navigation, il est important de communiquer à l'équipage quel est exactement le point le plus haut du bateau chargé afin de prévenir d'éventuels accidents liés à la hauteur libre sous les ponts.
29. Un bon marquage des compartiments à conteneurs évite toute confusion lors du chargement et du déchargement. Le marquage peut se faire au moyen de traits à l'intérieur et à l'extérieur de l'hiloire, de numéros à l'intérieur et à l'extérieur de l'hiloire et éventuellement de traits / croix et numéros sur le sol.
30. Les conteneurs 20 pieds ne doivent pas être posés sur des conteneurs 40 pieds. Les conteneurs 20 pieds peuvent endommager les conteneurs 40 pieds, puisque ceux-ci n'ont pas de renforcement au milieu du conteneur.
31. Il convient de faire en sorte que les conteneurs à toit ouvert (« open top » ou « flat rack ») avec un chargement dépassant le toit puissent être atteints facilement au moment du déchargement, pour que les manutentionnaires puissent éventuellement fixer des chaînes en vue de leur déchargement.

## **4. Formation complémentaire et mise à jour des connaissances**

Une bonne formation de base et une formation approfondie sont primordiales. Il est même probable qu'un bon niveau de connaissance des équipages contribue plus à la sécurité que d'autres facteurs sur lesquels le conducteur a moins d'emprise (comme l'exactitude du poids d'un conteneur).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, la stabilité est introduite progressivement dans la formation pour le diplôme de base ADN.

Il est conseillé de prévoir une formation continue régulière (c'est-à-dire tout au long de la vie professionnelle) dans l'appréciation des risques et de l'intégrer au système de garantie qualité prévu à bord.

Plusieurs facteurs plaident en faveur d'une formation continue régulière, parce que la question de la stabilité est complexe. Si de nouveaux outils sont installés à bord d'un bateau, le conducteur doit savoir s'en servir et connaître leurs limites pour éviter des erreurs.

Il convient de contrôler en présence de l'installateur :

- le calcul de stabilité,
- l'utilisation des bonnes tables dans le logiciel de chargement,
- la bonne application de la correction pour surface de liquide libre.

De même, la formation est aussi l'opportunité d'approfondir et d'actualiser ses connaissances en matière de réglementation.

## **5. Introduction de l'obligation de pesage des conteneurs chargés à bord d'un navire et impact en navigation intérieure**

L'importance du poids exact des conteneurs est évidente. En effet, l'inexactitude des poids de conteneurs mène par définition à des plans de chargement inexacts. L'introduction de l'obligation de pesage améliore la précision du poids des conteneurs.

Depuis le 1er juillet 2016, les conteneurs ne peuvent être chargés à bord que si leur masse a été vérifiée de façon certifiée. On parle de masse brute vérifiée (VGM Verified Gross Mass). L'OMI (Organisation maritime internationale) a validé deux méthodes pour déterminer cette VGM :

- a) soit le pesage est effectué avec une balance étalonnée ;
- b) soit le poids est calculé selon une procédure de calcul certifiée.

En première instance, la responsabilité incombe au chargeur. En pratique, il charge souvent un prestataire de service en logistique (par exemple un terminal pour la navigation intérieure) de déterminer la VGM.

Idéalement, la VGM est fixée avant que le conteneur ne soit chargé sur un bateau de la navigation intérieure dans l'arrière-pays. Cependant, il suffit de fixer la VGM avant le chargement sur le navire de mer, donc, en principe, l'affrèteur pourrait également faire peser le conteneur au terminal de haute mer. Par conséquent, l'absence de VGM ne peut être invoquée pour refuser un conteneur.

Même l'utilisation d'appareils étalonnés ne permet pas d'assurer l'exactitude à 100 % du calcul de la masse. C'est pour cette raison que chaque État membre de l'OMI autorise une marge, qui n'est pas la même partout. Le conducteur n'a ni l'obligation, ni la possibilité, de vérifier la VGM et il peut partir du principe que les données transmises sont justes. Cependant, s'il découvre concrètement que la masse réelle est différente de la VGM transmise, il est évident qu'il doit refuser que le conteneur soit chargé à bord du bateau.

La disponibilité des masses exactes n'aura d'effets positifs pour la navigation intérieure qu'à condition que ces masses correctes soient ensuite également intégrées correctement dans les systèmes d'information dans tous les maillons de la chaîne logistique. Cela nécessite des adaptations tant au niveau de l'organisation que de la procédure. Entre-temps, un nouveau message EDI (Electronic Data Interchange), appelé le message VERMAS, a été développé et d'autres messages EDI existants (comme COPRAR-Load) ont été adaptés afin de permettre l'échange électronique des masses de conteneurs entre les différentes parties.

Certes, en principe, l'obligation de fixer le poids selon une procédure certifiée contribuera à améliorer la sécurité de la navigation intérieure, mais il faudra attendre des résultats concrets pour voir quelle sera l'incidence positive réelle pour la navigation intérieure.



## 6. Développements futurs du transport de conteneurs

### 6.1 Transmission de messages électroniques

La transmission des messages électroniques entre le gestionnaire de flotte, les terminaux et le bateau s'intensifiera dans les années à venir. Entre-temps, plusieurs projets pilotes sont lancés en utilisant des messages EDI, « BAPLIE » (plan de bateau) et « MOVIN » (instructions d'arrimage). Ces messages EDI sont traités automatiquement dans le système du terminal, et pour le terminal, cela veut dire que l'empilage s'effectuera de façon plus efficace. L'avantage pour le conducteur est que, lorsque le chargement de son bateau est terminé, le terminal peut lui renvoyer un « BAPLIE » définitif, ce qui permettra au conducteur d'avoir une vue d'ensemble indiquant avec précision où se trouve chaque conteneur. Les plans de chargement sont déjà adaptés et peuvent traiter ces messages EDI.

En résumé, l'utilisation de « BAPLIE » et de « MOVIN » permettra aux terminaux et à la navigation intérieure de charger les bateaux de façon efficace d'après un plan de chargement détaillé.

La transmission des messages susmentionnés via EDI n'équivaut pas à la transmission de messages via le logiciel BICS dans le cadre de l'obligation d'annonce existant sur le Rhin. Cependant, il sera toujours possible de répondre à l'obligation d'annonce conformément à l'article 12.01 du RPNR avec le logiciel BICS en utilisant les programmes de chargement. Par conséquent, le conducteur n'aura guère à modifier sa méthode de travail.

### 6.2 Systèmes de qualité

Si pour la navigation à cale citerne les systèmes de qualité comme EBIS sont banalisés depuis longtemps, ce n'est pas encore le cas pour le transport de conteneurs en navigation intérieure. C'est pour cela que plusieurs acteurs du marché développent actuellement un système de qualité intégral mis en place et soutenu par la profession. Ainsi les bateaux ne sont pas simplement évalués d'après les critères comme l'entretien, les performances sur le plan environnemental, la certification et les prescriptions relatives à l'équipage, mais ils seront également contrôlés pour savoir s'il y a la présence de procédures, d'instructions et de gestion ainsi que de systèmes en matière de qualité et sécurité.

Les risques, incluant la spécificité des risques en matière de stabilité, seront également évalués. Sur la base de cette évaluation des risques, des mesures appropriées pourront être intégrées dans les procédures standard pour les bateaux. De la même façon la fréquence, le contenu et le niveau de formation (continue) des membres de l'équipage doivent y être intégrés.

## 7. Bibliographie

Pour l'élaboration de ce guide, les sources suivantes ont été utilisées :

- CCNR, Règlements de la CCNR, [en ligne] [www.ccr-zkr.org/13020500-fr.html](http://www.ccr-zkr.org/13020500-fr.html)
- CEREMA, CETMEF (Centre d'Etudes Techniques Maritimes Et Fluviales), *Stabilité des bateaux - Examen d'un dossier*, 2012, 50 p., pdf, [en ligne] [http://www.eau-mer-fleuves.cerema.fr/IMG/pdf/AGj\\_Web\\_R12-07\\_StabilitedesBateaux\\_140113\\_cle653bc1.pdf](http://www.eau-mer-fleuves.cerema.fr/IMG/pdf/AGj_Web_R12-07_StabilitedesBateaux_140113_cle653bc1.pdf)
- CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure), *Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN)*, 2015, [en ligne] [www.cesni.eu/documents](http://www.cesni.eu/documents)

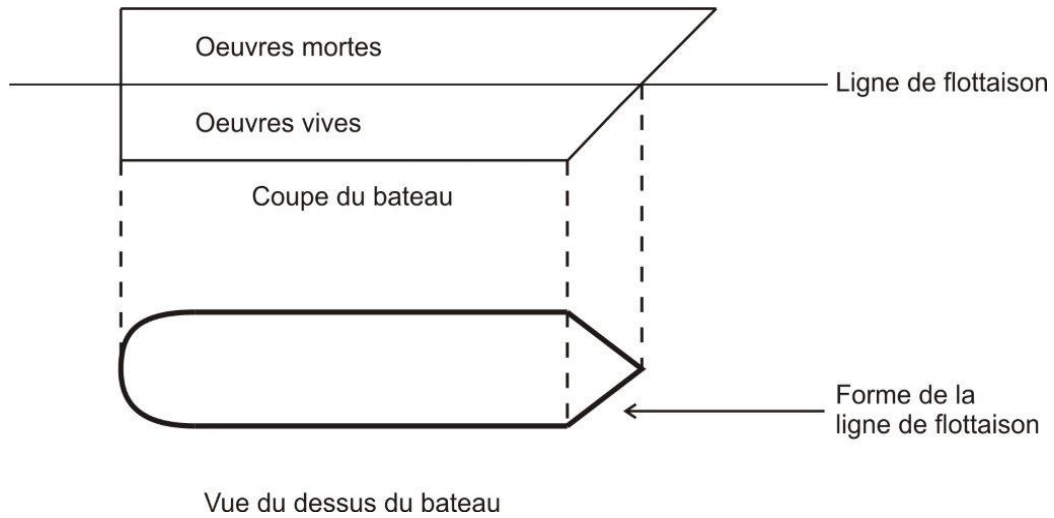


- EICB (Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart), syllabus De basisbegrippen van de scheepsstabiliteit, 2009, 12 p., pdf, [en ligne] <http://www.cbrb.nl/publicaties/42-themabijeenkomsten/343-stabiliteit-19-03-2009-eicb-syllabus-de-basisbegrippen-van-de-scheepsstabiliteit>
- Foulard Marc et Krieger Kai, *Les cahiers maritimes, Calculs de stabilité*, InfoMer, 2003, 70 p., ISBN-10: 2-9135-9629-0 et ISBN-13: 978-2-9135-9629-0
- Autorengemeinschaft Hermann, Landwehr, Schütze *Kentersicherheit in der Binnenschifffahrt*, BSBG (Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft), 50 p.
- Dipl.-Ing. Klaus Schmitt *Stabilität des Binnenschiffes - Lehrheft für die Schiffsführer-ausbildung (Fachkunde für Binnenschiffer)*, Binnenschiffahrts-Vlg, 1989, 32 p., ISBN 978-3-87078-035-7
- Prof. Andreas Meyer-Bohe, *Schwimmfähigkeit und Stabilität von Schiffen*, Cuvillier Verlag Göttingen, 134 p.  
Extrait : [https://cuvillier.de/uploads/preview/public\\_file/975/9783869556888.pdf](https://cuvillier.de/uploads/preview/public_file/975/9783869556888.pdf)
- Raad voor de Transportveiligheid, *De stabiliteitsrisico's van binnenschepen en drijvende werktuigen*
- Sys, Christa, *Lesboek Laden en lossen in de binnenvaart: onderhandeling, regelgeving of gebruik*, Academia Press, 2014, 269 p., ISBN 978-9-0382-2444-2
- UNECE (Commission économique des Nations unies pour l'Europe), *Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), 2017, 570 p. (vol. 1) et 466 p. (vol. 2), [en ligne]* [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/ADN2017/ADN\\_2017\\_F\\_Web.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/ADN2017/ADN_2017_F_Web.pdf)
- Van Dokkum Klaas, *Scheepsstabiliteit*, Dokmar, 2010, 176 p., ISBN 978-9-0715-0016-9

Pour l'élaboration de ce guide les sites web suivants ont été consultés :

- Sail Skills, Sail Skills - Stability. [http://sailskills.co.uk/Stability/stability\\_index.html](http://sailskills.co.uk/Stability/stability_index.html)
- IMO (International Maritime Organization). Our Work. Maritime Safety. Stability and Subdivision <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/StabilityAndSubdivision/Pages/Default.aspx>

## 8. Glossaire



Conteneur ADN	Un conteneur ADN est chargé avec des marchandises dangereuses au sens de l'accord ADN (cf. bibliographie)
EDI – Electronic Data Interchange	L'Échange de Données Informatisé (EDI) est un échange d'ordinateur à ordinateur de documents commerciaux dans un format électronique standard entre les partenaires commerciaux.
Poids	Le poids est une force exercée vers le bas qui s'applique à un corps soumis à la gravité
Conteneur HC (High cube)	Les dimensions extérieures standard d'un conteneur sont une longueur de 20 pieds (6,058 m) ou de 40 pieds (12,192 m), une largeur de 8 pieds (2,438 m) et une hauteur de 8,5 pieds (2,591 m). Un conteneur « High cube » a une hauteur de 9 pieds (2,743 m) ou 9,5 pieds (2,896 m).
Poids net / Poids brut	poids brut = poids net + poids du conteneur vide
Période d'oscillation	La période d'oscillation est le temps qui s'écoule entre deux instants pendant lesquels le bateau se retrouve à la même position.
Programme de chargement / Instrument de chargement	Un instrument de chargement se compose d'un ordinateur (matériel informatique) et d'un programme numérique (logiciel) qui offrent la possibilité d'assurer que dans tous les cas de ballastage ou de chargement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- les valeurs maximales admissibles en matière de résistance longitudinale et de tirant d'eau ne sont pas dépassées; et</li> <li>- la stabilité du bateau est conforme aux prescriptions applicables au bateau. La stabilité à l'état intact et la stabilité après avarie doivent être calculées à cet effet.</li> </ul> <p>Pour être efficace, un tel logiciel doit être paramétré avec certaines données spécifiques du bateau (position du centre de gravité, forme de la coque, compartimentage, etc.)</p> <p>Par ailleurs, le programme de chargement est souvent combiné avec un logiciel d'aide à la conception du plan de chargement.</p>
Ligne de flottaison	C'est l'intersection entre la coque et le plan d'eau. Cette ligne est horizontale.

## CONTACTS

### **AQUAPOL**

[www.aquapol-police.com](http://www.aquapol-police.com)

### **UENF**

Vasteland 78  
3011 BN Rotterdam  
PAYS-BAS

[www.ebu-uenf.org](http://www.ebu-uenf.org)

### **OEB**

Sint-Anna Business & Seminar Center  
Sint Annadreef 68B  
1020 Bruxelles  
BELGIQUE

[www.eso-oeb.org](http://www.eso-oeb.org)

### **CCNR**

Palais du Rhin  
2 place de la République  
67000 Strasbourg  
FRANCE

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

**Edition mai 2017**

Les sept règles d'or pour assurer la stabilité d'un bateau porte-conteneurs

- Respecter et appliquer correctement les règlements obligatoires relatifs à la stabilité.
- Donner des instructions de chargement aux personnels du terminal pour assurer qu'ils chargent le bateau selon le plan de chargement.
- Placer les conteneurs lourds en fond de cale et les conteneurs vides sur les rangées les plus hautes.
- Les citernes ou les ballasts doivent être complètement vides ou complètement pleins
- Si après le chargement, un bateau n'est pas stable, ne pas essayer de le rendre stable en remplissant certaines citernes de ballastage avec de l'eau.
- Si un programme de chargement est utilisé pour vérifier la stabilité, alors ce programme doit être spécifiquement paramétré pour le bateau.
- **Un calcul de stabilité et un plan de chargement correct nécessitent moins de temps et d'argent que le renflouement d'un bateau échoué.**



## PROTOCOLE 15

**Prorogation des prescriptions de caractère temporaire  
conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin  
(Articles 11.02, chiffres 4 à 7, 11.04, chiffre 2, chapitre 14bis, excepté 14bis.07, chiffre 1, 15.14,  
chiffre 1, 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffres 1  
et 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux  
articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffre 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, annexe I,  
croquis 10, annexes Q, R et S)**

### Résolution

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

- a) article 11.02, chiffres 4 à 7 – Protection contre les chutes  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- b) article 11.04, chiffre 2 – Plat-bord  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- c) chapitre 14bis, excepté l'article 14bis.07, chiffre 1 – Stations d'épuration de bord  
(adoptée par la résolution 2010-II-27, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- d) article 15.14, chiffre 1 - Installations de collecte et d'élimination des eaux usées  
(adoptée par la résolution 2010-II-27, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- e) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 11.02, chiffre 4  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- f) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 11.04, chiffres 1 et 2  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- g) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2  
et chiffre 5  
(adoptée par la résolution 2010-II-27, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- h) article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 11.02, chiffre 4  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- i) article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 11.04, chiffre 2  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- j) article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2  
et chiffre 5  
(adoptée par la résolution 2010-II-27, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- k) annexe I, croquis 10 – Signalisation de sécurité  
(adoptée par la résolution 2011-I-12, prorogée par la résolution 2014-I-14)
- l) annexes Q, R et S – Stations d'épuration de bord  
(adoptée par la résolution 2010-II-27, prorogée par la résolution 2014-I-14).

Les prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2017 au 6 octobre 2018.

La Commission centrale charge son Comité du règlement de visite de procéder au printemps 2018 à une évaluation de la date d'expiration des prescriptions concernées à la lumière du possible amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin visant à faire référence au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

## PROTOCOLE 16

**Moratoire pour certaines dispositions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin  
Prorogation des prescriptions de caractère temporaire  
conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin  
(Articles 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 8.05, chiffre 6, 8.10, chiffre 3,  
10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3, 24.03, chiffre 1,  
dispositions transitoires aux articles 3.04, chiffre 7, 7.01, chiffre 2, 8.10, chiffre 2, 9.01 et 12.02,  
chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9,  
15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3)**

### Résolution

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

- a) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 8.05, chiffre 6, phrases 3 à 5 – Installation et dimensionnement des tuyaux d'aération et des tuyaux de liaison de citernes à combustible  
(adoptée par la résolution 2014-I-16)
- b) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 8.10, chiffre 3 ; Article 24.03, chiffre 1, disposition transitoire à l'article 3.04, chiffre 7, article 7.01, chiffre 2, article 8.10, chiffre 2 et article 12.02, chiffre 5 – Limite sonore pour les bateaux en stationnement, bruit produit par le bateau faisant route, niveau de pression acoustique maximal admissible dans la salle des machines, niveau de bruit occasionné par le bateau au poste de gouverne, bruit et vibrations dans les logements  
(adoptée par la résolution 2014-I-16)
- c) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 10.04 ; Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 10.04 - Application de la norme européenne aux canots de service  
(adoptée par la résolution 2014-I-16)
- d) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9 ; Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9 - Plaque du fabricant pour les grues, dispositifs de protection, documents à bord  
(adoptée par la résolution 2014-I-16)
- e) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c) ; Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c) - Absence de voies de repli traversant les cuisines de bateaux à passagers  
(adoptée par la résolution 2014-I-16)
- f) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 15.07 ; Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 15.07 - Exigences relatives au système de propulsion de bateaux à passagers  
(adoptée par la résolution 2014-I-16)
- g) article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 15.08, chiffre 3 ; Article 24.06, chiffre 5, disposition transitoire à l'article 15.08, chiffre 3 - Exigences relatives à l'installation d'alarme permettant d'alerter le commandement et l'équipage de bateaux à passagers  
(adoptée par la résolution 2014-I-16)

- h) article 24.03, chiffre 1, disposition transitoire à l'article 9.01 - Exigences relatives aux installations électriques  
(adoptée par la résolution 2014-I-16).

Les prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2017 au 6 octobre 2018.

La Commission centrale charge son Comité du règlement de visite de procéder au printemps 2018 à une évaluation de la date d'expiration des prescriptions concernées à la lumière du possible amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin visant à faire référence au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

## **PROTOCOLE 17**

### **Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 18**

### **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 périodes modifiées 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,

salue la réunion organisée par la délégation française avec la participation de tous les exploitants d'écluses et les représentants de la batellerie en vue d'informer des retards dans les travaux de maintenance sur les écluses du Rhin supérieur,

souligne l'importance d'une communication régulière des exploitants d'écluses avec la batellerie, notamment dans le cadre des réunions d'information tenues au moins une fois par an,

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

invite les délégations allemande et française

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

**Annexe**



**Tableau des chômages 2017 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace  
révisé au 30/04/2017**

**Les dates modifiées par rapport à la résolution 2016-II-16 sont en caractères gras**

Ex-ploitant	Ecluse	Début d'arrêt de la navigation	Fin d'arrêt de la navigation	Observation
EDF	Kembs sas ouest	<b>09.10.2017</b>	<b>27.10.2017</b>	Restriction
EDF	Kembs sas est	01.01.2017	<b>11.08.2017</b>	Risque de perturbation <sup>1</sup>
EDF	Ottmarsheim petit sas	<b>15.05.2017</b>	<b>01.09.2017</b>	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	06.03.2017	10.03.2017	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	<b>06.06.2017</b>	15.09.2017	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	<b>01.01.2017</b>	<b>03.02.2017</b>	<b>Risque de perturbation</b>
EDF	Vogelgrün petit sas	10.04.2017	<b>13.07.2017</b>	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrün grand sas	<b>27.03.2017</b>	<b>31.03.2017</b>	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	03.04.2017	22.09.2017	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	06.03.2017	<b>17.03.2017</b>	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	<b>15.05.2017</b>	<b>25.08.2017</b>	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	<b>01.01.2017</b>	<b>24.04.2017</b>	<b>Risque de perturbation</b>
EDF	Gerstheim petit sas	03.04.2017	<b>09.06.2017</b>	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	06.03.2017	10.03.2017	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	<b>06.06.2017</b>	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 <sup>2</sup>
		03.07.2017	28.07.2017	Risque de perturbation et Restriction en période de crues <sup>2</sup>
VNF	Gamsheim sas est	12.06.2017	30.06.2017	Risque de perturbation <sup>2</sup>
		31.07.2017	25.08.2017	Risque de perturbation et Restriction en période de crues <sup>2</sup>
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

<sup>1</sup> Poursuite du chômage du sas Est de l'écluse de Kembs, démarré en 2016

<sup>2</sup> Cf. Protocole « Reconstruction du pont franchissant les écluses de Gamsheim »

## **PROTOCOLE 19**

### **Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2016-I-15)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

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

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

constate que les mesures qui

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

#### **Annexes**

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2016 – 2017**

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,0 - 338,0	Réalisation en cours L'alimentation en débit solide se poursuit de manière inchangée. Au cours de l'année 2016 ont été déversés <b>152 248 m³</b> de gravier. Le volume estimé de l'alimentation en débit solide pour l'année 2017 est de 185 000 m³.	Aucune
2	Stabilisation du fond en aval d'Iffezheim	336,0 - 352,0	Réalisation en cours Objectif : empêcher la poursuite de l'érosion du fond, stabilisation du fond. A cet effet, les profondeurs excessives sont colmatées par l'apport de gravier en couche d'une épaisseur comprise entre environ 0,50 m et 1,00 m. Au cours de l'année 2016 ont été incorporés dans le secteur compris entre le p.k. 336,1 et le p.k. 341,4 environ <b>7 686 m³</b> de gravier. Il est prévu de déverser durant l'année 2017 environ 1600 m³ de matériaux pour la stabilisation du fond.	Aucune
3	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	423,9 - 425,8	Début : mars 2017 Fin : avril 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage d'environ 50 000 m³ de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
4	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	446,9 - 447,6	Début : mai 2017 Fin : mai 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage d'environ 13 000 m³ de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
5	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	443,0	Début : avril 2017 Fin : juin 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage de 5 000 m³ de vase	Aucune

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
6	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	362,5	Début : mars 2017 Fin : avril 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage de 10 000 m <sup>3</sup> de vase	Aucune
7	Remise en état des berges Daxlanden	358,8 - 359,3	Début : juin 2017 Fin : octobre 2017 Utilisation de moyens alternatifs	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
8	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	377,5 - 378,6	Début : février 2017 Fin : mai 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage de 20 000 m <sup>3</sup> de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
9	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	382,8 - 383,6	Début : février 2017 Fin : mai 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage de 17 000 m <sup>3</sup> de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
10	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	356,8 - 357,5 357,8 - 358,2	Début : août 2017 Fin : septembre 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage de 35 000 m <sup>3</sup> de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
11	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim	386,5 - 387,7	Début : février 2017 Fin : mai 2017 Rétablissement du gabarit normal. Dragage de 50 000 m <sup>3</sup> de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
12	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Retenue de débit solide de Weisenau	493,3 - 494,46	Début : janvier 2016 Fin : mars 2016 8 500 m <sup>3</sup> Dragage en régie	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
13	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Retenue de débit solide de Weisenau	493,3 - 494,46	Prévu pour 2017 prévision 15 000 m³	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
14	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Alimentation en débit solide de Wallerstheim	593,0 - 596,4	Début : octobre 2016 Fin : mars 2017 35 000 m³	Aucune
15	Poste de stationnement en cas d'avarie de Bingen	527,7 - 527,95	2016 Détection et évacuation de moyens de combat	Aucune
16	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur moyen » – étape 3	743,0 - 747,0 759,7 - 763,5	Début : mi-2016 Fin : fin 2017 Gestion du débit solide Alimentation en 4 points de déversement	Aucune
17	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur bas » étape 2	813,5 - 818,5 826,5 - 838,7 847,0 - 850,0	Début : mi-2016 Fin : fin 2018 Gestion du débit solide Alimentation en 8 points de déversement	Aucune
18	Remise en état des berges Wardt	828,0 - 830,0	Début : mi-2016 Fin : fin 2018 Rénovation des revêtements des berges	Aucune
19	Prolongation du groupe d'épis côté gauche du Rhin « Hübschwer Grintort », étape 3	832,0 - 839,0	Début : mi-2017 Fin : fin 2019 Remise en état de têtes d'épis et colmatage de creux	Aucune
20	Dragages dans le secteur du WSA Duisburg-Rhein	-	Prévu pour 2017	Aucune Notification via ELWIS
21	Dragages dans le secteur du WSA Cologne	-	Prévu pour 2017	Aucune Notification via ELWIS

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin Néerlandais  
en 2016 - 2017**

N°	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
<b>Mesures prises sur le Waal</b>				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857 – 924	Mesure à long terme, projet permanent	Entraves dues à des travaux de dragage
2	Construction nouvelle d'un port de stationnement nocturne près de Lobith	863 860	Toutes les décisions de projet nécessaires ont été prises. 1 <sup>ère</sup> phase <u>en cours de réalisation</u> : adaptation du port Tuindorp, modernisation d'environ 20 postes de stationnement. 2 <sup>ème</sup> phase : <u>prévue pour fin 2019</u> : nouvelle construction port Spijk pour environ 50 postes de stationnement.	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Projet frontière Spijk	862 – 864,3	Apport de sable. 1 <sup>ère</sup> phase est achevée. 2 <sup>ème</sup> phase : 2019	Entraves durant les travaux, plus grand enfoncement à terme
4	Abaissement des épis avec réalisation de barrages longitudinaux p.k. 911-922	911 – 922	L'abaissement des épis et la mise en place de digues longitudinales sur le Waal ont été réalisés. En 2017/2018 les épis le long du Pannerdensch kanaal seront abaissés.	Quelques entraves durant les travaux
5	Amélioration de l'entrée dans le port de Haaften	936	Élargissement de l'entrée dans le port et mise en place de pieux dans le prolongement des embarcadères dans le port, pour que des bateaux plus longs puissent stationner plus facilement. Réalisation en 2017	
<b>Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek</b>				
6	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, d'Amerongen et de Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Planification pour la réalisation - Amerongen : automne 2017 - Hagestein : printemps 2018 - Driel : automne 2018	Quelques entraves durant les travaux

## PROTOCOLE 20

### **Évolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval – Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim – Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2016 (2016-I-16)**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

rappelant ses résolutions

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

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

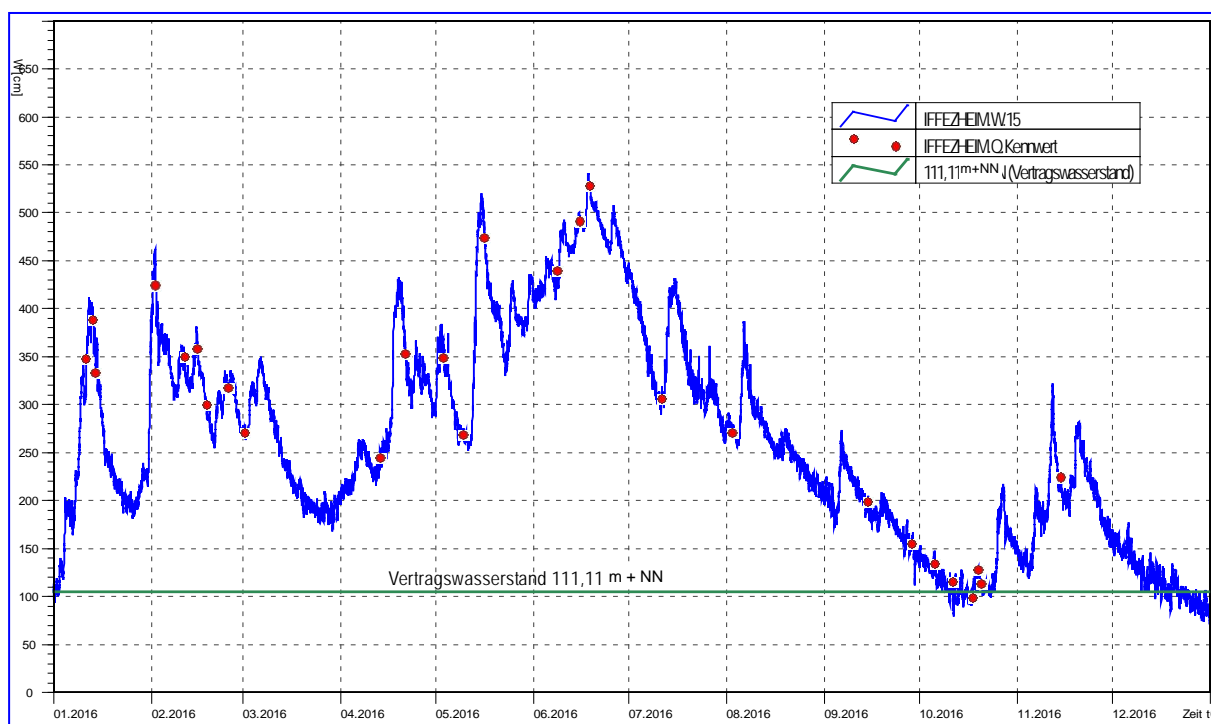
- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition en aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été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

#### **Annexe**

### Vérification de la hauteur d'eau fixée par la Convention pour Iffezheim, en vue de la présentation à la CCNR Année 2016

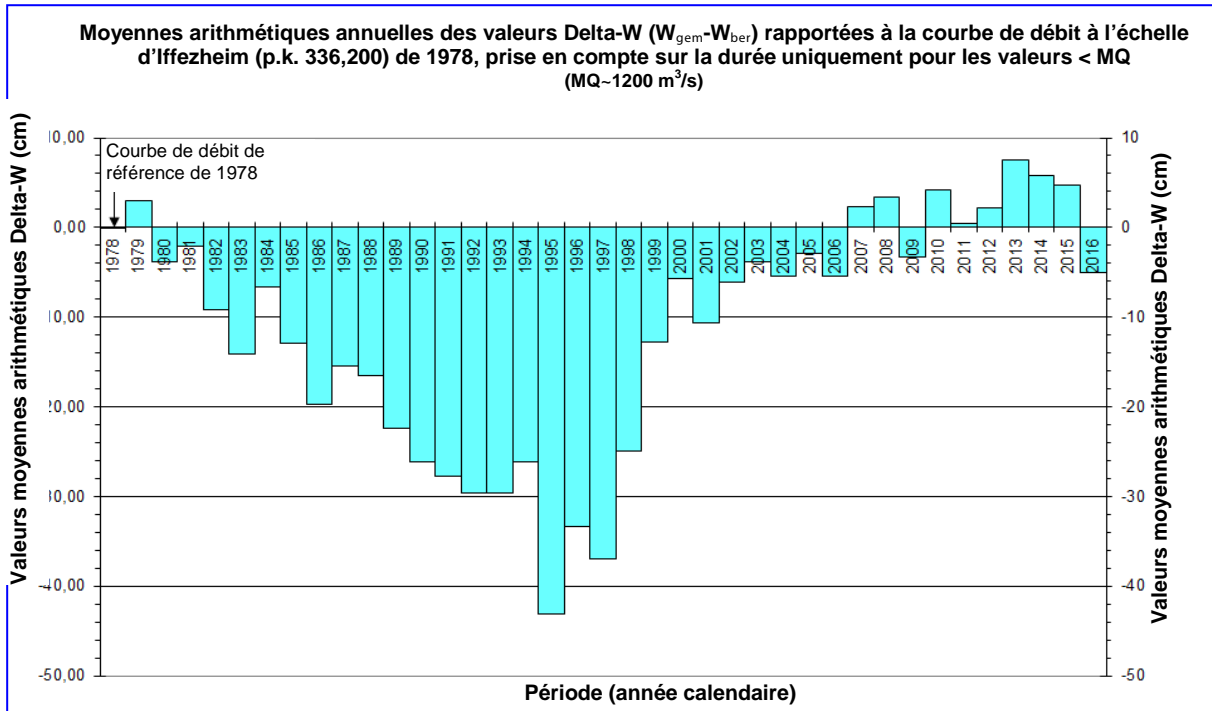
L'année 2016 s'est caractérisée par une forte crue en milieu d'année et par des périodes de basses eaux en octobre et en décembre, au cours desquelles les hauteurs d'eau sont passées sous la hauteur d'eau de référence de 105 cm ou 111,11 m + NN. Le pic de la crue du mois de juin a été atteint le 16 juin 2016, avec 541 cm / NHN + 115,47 m, le pic de basses eaux a été atteint le 11 octobre 2016 avec 79 cm / NHN + 110,85 m. En janvier, février et mars ont été constatées des hauteurs d'eau plus élevées et de faibles crues, fin mars la hauteur d'eau est retombée à un niveau nettement inférieur à celui des moyennes eaux. A partir de début avril et jusque mi-juin se sont produites en plusieurs vagues des hausses quasi-continues des hauteurs d'eau. A partir de mi-juin, les niveaux ont baissé en plusieurs vagues jusque mi-octobre. La hauteur d'eau a ensuite augmenté jusque mi-novembre pour atteindre le niveau des moyennes eaux, puis il a baissé continuellement jusqu'à la fin de l'année pour atteindre un niveau inférieur à celui de la hauteur d'eau de référence.

Le débit a atteint en 2016 environ 43 milliards de m<sup>3</sup>, dont environ 28 milliards de m<sup>3</sup> durant la période complète de la crue du milieu de l'année, (avril - octobre). A titre de comparaison, les débits des années 2014 et 2015 étaient de 36 et 38 milliards de m<sup>3</sup>. Cela montre que, sur le plan morphologique, la crue de mi-2016 s'est traduite par d'importants effets de charriage.



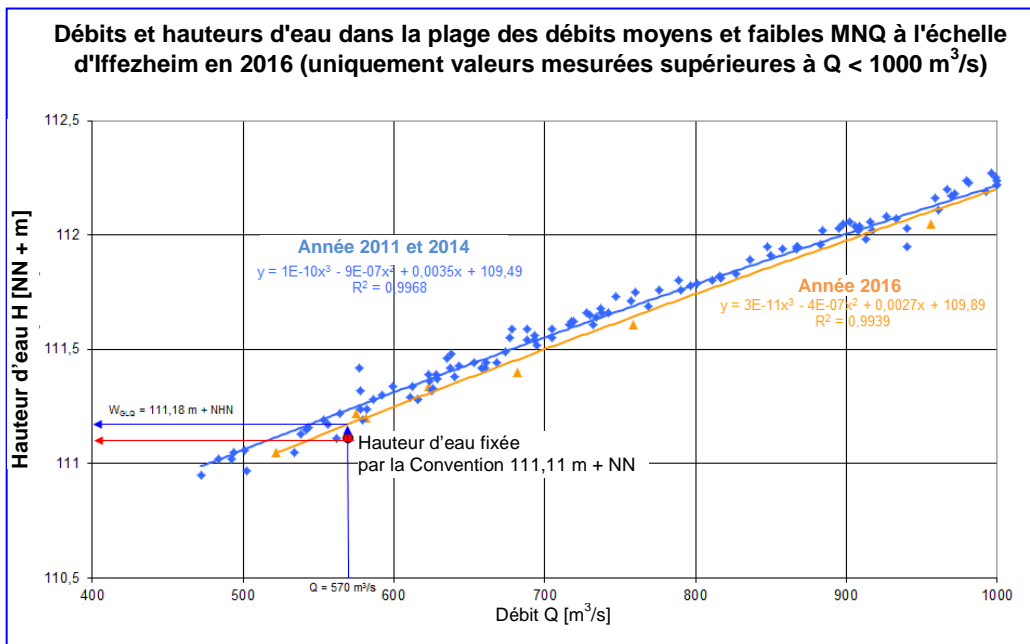
27 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) en 2016. Les résultats étaient compris entre 575 m<sup>3</sup>/s et 3490 m<sup>3</sup>/s. Les mesurages ont été effectués entre le 11 janvier et le 14 novembre 2016.



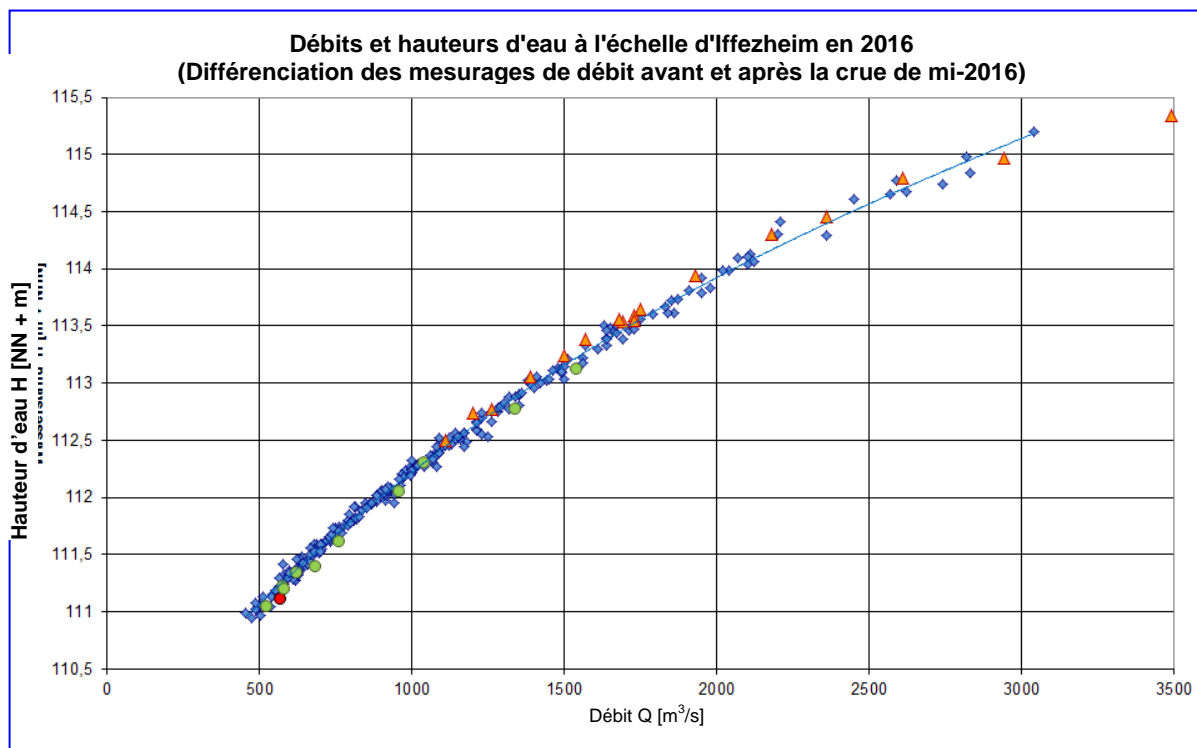


Tous les mesurages de débit < 1200 m<sup>3</sup>/s ont été effectués au deuxième semestre, c'est à dire après la crue. Cela a eu pour conséquence que la **moyenne arithmétique 2016 des relevés < 1200 m<sup>3</sup>/s (-MQ)** est passée sous les valeurs Delta-W ( $W_{gem} - W_{ber}$ ) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence), cela d'environ 5,0 cm.

Selon le diagramme « Débits et hauteurs d'eau dans la plage MNQ à l'échelle d'Iffezheim en 2016 (uniquement valeurs mesurées < Q 1000 m<sup>3</sup>/s) », on ne constate en 2016 aucune modification significative par rapport au débit de référence de 570 m<sup>3</sup>/s. Le plan d'eau pour l'année 2016 (conformément au point 1.3 de la Convention de décembre 1982 entre la République Fédérale d'Allemagne et la République française, article 1(1)a) se situe à 111,18 m NHN, soit une valeur supérieure à la hauteur d'eau fixée par la Convention de 111,11 m + NN.



L'effet de charriage de la crue de mi-2016 apparaît aussi lors de l'analyse des mesurages des débits. Les valeurs relevées au premier semestre, avant le pic de la crue, sont nettement plus élevées (triangles jaunes) par rapport à la courbe de débit des années 2011 et 2014, tandis que les valeurs relevées au deuxième semestre sont nettement inférieures (points verts), même en présence de débits équivalents. L'effet de charriage semble débiter à des débits d'environ  $\sim 2700 \text{ m}^3/\text{s}$ .



## **PROTOCOLE 21**

### **Franchissement piscicole de la centrale hydroélectrique de Rhinau**

#### **Résolution**

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 du franchissement piscicole de la centrale hydroélectrique de Rhinau sur la rive gauche.

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

#### **Annexes**

**Franchissement piscicole de la centrale hydroélectrique de Rhinau  
Construction et entretien des ouvrages de la passe à bassin mobile de Rhinau**

**Résumé**

Edf Unité de Production Est projette la réalisation d'une passe à poissons à la centrale hydroélectrique de Rhinau. Cet ouvrage comprend une prise d'eau de pompage en berge du garage aval de l'écluse (pour le débit d'attrait des poissons) ainsi qu'une zone de garage d'un bateau destiné à transporter les poissons migrateurs vers l'amont.

**Contexte**

**1. Type d'ouvrage**

Prise d'eau d'une station de pompage (débit pompé de 14 m<sup>3</sup>/s).  
Zone de stationnement d'un bateau pour le transport de poissons

**2. Localité / Commune la plus proche**

Usine de Rhinau sur la commune de Diebolsheim (France).

**3. PK du Rhin**

Entre 256,700 et 256,810 (environ), soit en Rive Gauche du garage aval des écluses de Rhinau.

**4. Type de travaux**

Ouvrages génie-civil pour la station de pompage (palplanches, terrassement, béton)  
Ducs d'albe pour délimiter la station de pompage et pour le stationnement du bateau pour le transport.

**Description générale**

**5. Largeur des eaux navigables**

Largeur du canal en aval des écluses de Rhinau : 116 m pour un niveau de 160 mNN.

**6. Largeur du chenal navigable**

100 m.

**7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage de prise d'eau**

**Prise d'eau :**

13 m dans le sens Est/Ouest

17,50 m dans le sens Nord/Sud

10,20 m de profondeur depuis la plateforme

La prise d'eau a été conçue de façon à ce que la vitesse transversale d'aspiration soit inférieure à 0,3 m/s, au droit de l'entonnement.

**Zone de stationnement du bateau :**

Environ 80 m

**8. Emplacement par rapport au chenal navigable et aux eaux navigables**

En Rive Gauche du garage aval des écluses de Rhinau. En dehors du chenal navigable (y-compris dans les phases chantier).

**9. Distance de l'ouvrage le plus proche (vers l'amont / l'aval)**

Situé à 300 m à l'aval des écluses de l'aménagement de Rhinau.

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

- 10. Forme de l'ouvrage transversal surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée)**  
Aucun surplomb du chenal navigable.
- 11. Point le plus bas de l'ouvrage transversal dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**  
153,80 m NN de l'ouvrage de prise d'eau, mais en dehors du chenal navigable.
- 12. Point le plus élevé de l'ouvrage transversal dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**  
164,00 m NN, mais en dehors du chenal navigable.
- 13. PHEN (M, système de référence altimétrique)**  
161,15 m NN.
- 14. Hauteur de la passe navigable en période de [PHEN]**  
Radier du garage aval à 154,00 m NN (donnée bathymétrie de 2016) donc 7,15 m.
- 15. Largeur de la passe en période de [PHEN] avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m)**  
La largeur de chenal navigable, de 100 m, n'est pas diminué par l'ouvrage de prise d'eau (définitif et en phase de réalisation).
- 16. Recouvrement de câbles, de tuyauteries ou d'ouvrages dans le fond du lit du fleuve**  
Aucun.

### **Prise en compte de la navigation au radar**

- 17. Appréciation par des experts / autorités / instituts**  
Ouvrage de génie-civil en béton armé, sans partie métallique aérienne : pas de perturbations attendues des échos radar.
- 18. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos**  
Néant.
- 19. Forme de construction prévue de l'ouvrage**  
Rectiligne.
- 20. Matériaux de construction prévu**  
Batardeau recépé en palplanches, à la hauteur des dalles existantes.  
Béton immergé pour le radier de la prise d'eau et les voiles latéraux de l'ouvrage.

## **Informations relatives au déroulement des travaux**

### **21. Description du déroulement des travaux**

Mise en place de ducs d'albe pour protéger la zone de travaux et pour délimiter la zone de stationnement du bateau de transport des poissons.

Découpe des dalles pour la mise en place du rideau de palplanches.

Réalisation d'un rideau de palplanches permettant de délimiter la prise d'eau de la station de pompage et de réaliser les terrassements, puis les bétons immergés du radier.

Recépage des palplanches à l'altimétrie des dalles existantes, une fois l'ouvrage terminé.

Aucune des phases de chantier n'empiète sur le chenal navigable.

### **22. Période de réalisation**

De septembre 2018 à septembre 2019.

### **23. Restriction de la navigation et durée de la restriction**

La signalisation adéquate sera mise en place au préalable des travaux.

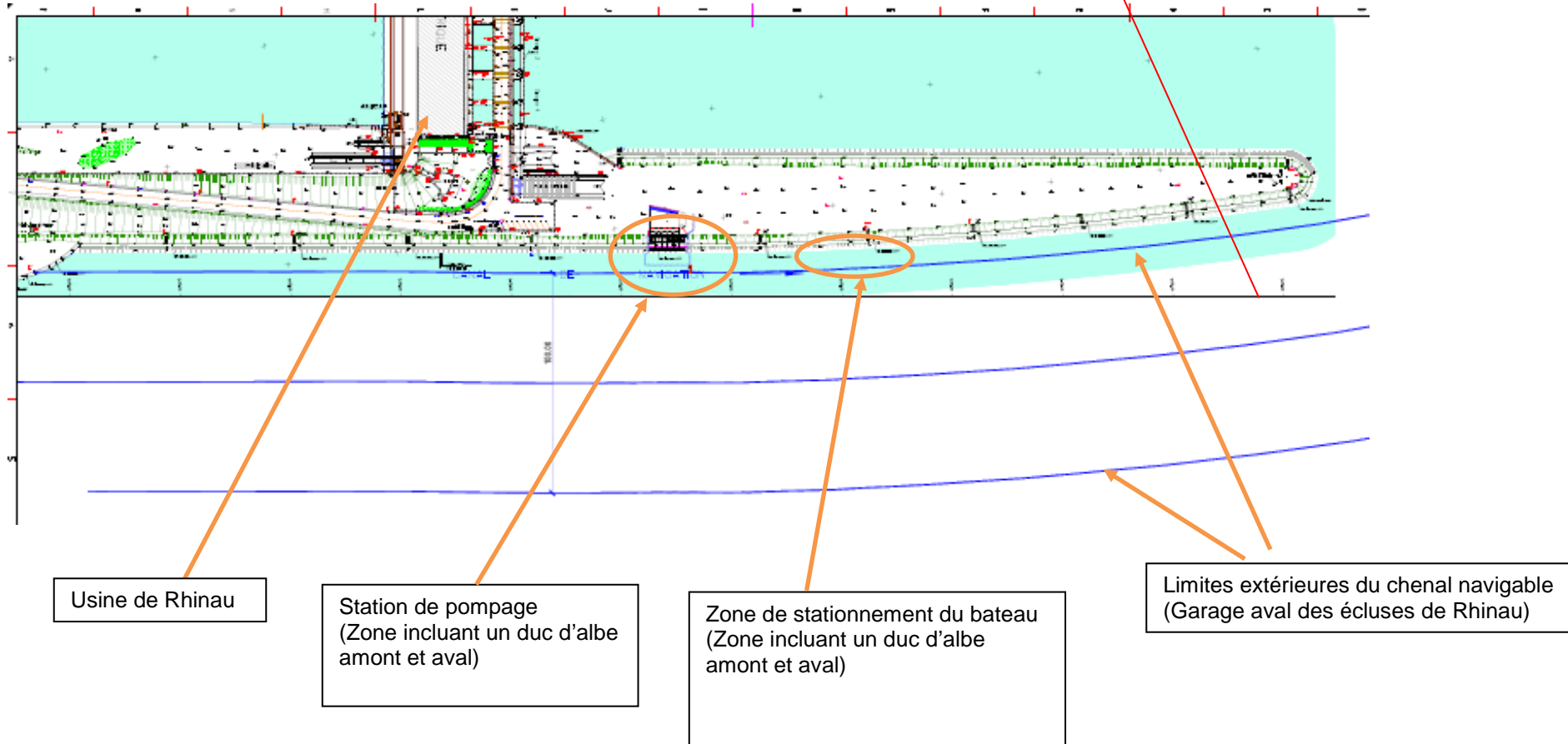
Limitation de vitesse pendant la durée de réalisation du batardeau et des ducs d'albe : 5 mois.

### **24. Durée des interruptions de la navigation prévues (totales / partielles)**

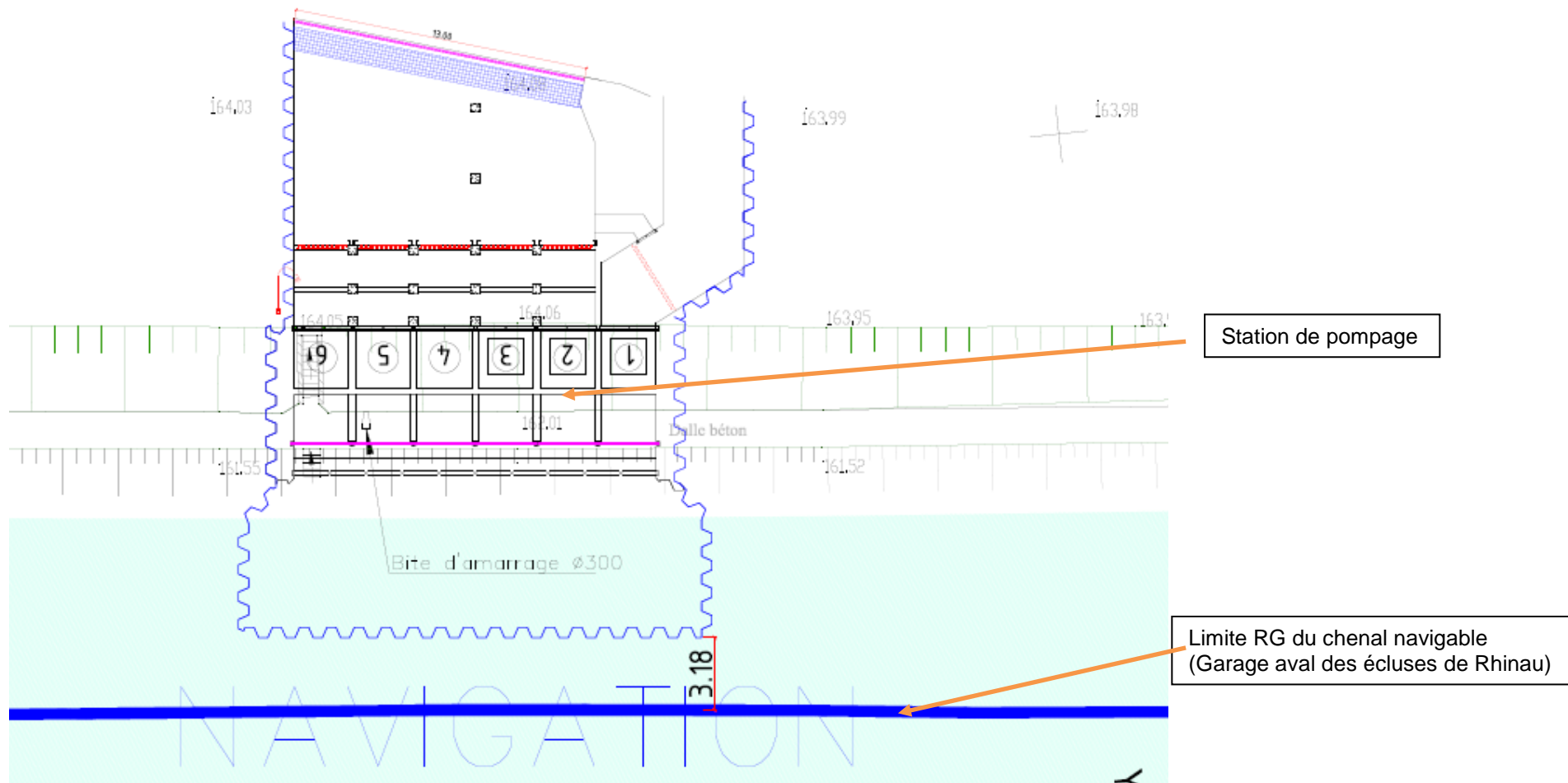
Aucune

## Plans

### Vue en plan générale :



**Vue en plan de la prise d'eau de la station de pompage :**





## **PROTOCOLE 22**

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

#### **Résolution**

La Commission centrale prend acte

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

#### **Annexes**

**Annexes au protocole 22**

**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
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	-
2015-I-14	Amendements définitifs au RPNR – Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage (article 7.03)	M	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	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	12.5.2017	1.12.2016	19.6.2015
2015-II-15	Amendements du RPNR par des prescriptions de caractère temporaire - art. 1.10 et 7.08, ch. 2 Amendements aux prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible art. 7.08, ch. 5 et 6	M	1.12.2016 1.2.2016	6.1.2016	12.5.2017	24.9.2016	11.12.2015
2015-II-16	Amendement du RPNR par une prescription de caractère temporaire (art. 1.07)	M	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	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	12.5.2017	1.12.2016	25.1.2016

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

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

### RÈGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
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
2000-I-18	2. Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
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	21.11.2015	21.3.2016	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-II-15	Amendement définitif au RVBR – Sociétés de classification agréées (article 1.01)	M	1.12.2015	23.12.2016	21.3.2016	1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
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 <sup>*)</sup>	21.3.2016	12.5.2017	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	5.6.2014	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	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	1.1.2013 9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	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	9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	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	9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-10	Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Modèle du certificat de navire de mer naviguant sur le Rhin (Annexe G)	M	1.12.2017					3.2.2017

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

### 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 définitif au RPN (article 6.02)	M	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015	29.7.2015			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		12.5.2017	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		12.5.2017	20.12.2016	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	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-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)	M	15.7.2016			12.5.2017	22.6.2016	
2016-II-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	M	1.12.2017					3.2.2017
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	

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

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

**3. Liste des indicateurs de vitesse de giration agréés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin sur la base d'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 Lehmstraße 13 D-47059 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
FVT 007	Titan 1000 90°/min, 300°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	15.3.2017	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-083

**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 État signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet État.

...

**Allemagne**

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	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 <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	(0)6232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(Agréée du 1.4.1993 au 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-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

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
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 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik (Ayant cessé son activité le 31.10.2016)	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 (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Albert-Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
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	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
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 <i>(Ayant cessé son activité le 1.1.2017)</i>	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
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



N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
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)160 97357975	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
51.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

...

### 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
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 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V <i>(Agréée du 1.11.2016 au 1.3.2017)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10 428 33 44	info@radioholland.com www.radioholland.com

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
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 <a href="http://www.navimar.nl/">http://www.navimar.nl/</a>
5.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(Agréée du 14.7.2010 au 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com <a href="http://www.sperrymarine.com/">http://www.sperrymarine.com/</a>
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 <a href="http://www.werkina.nl">http://www.werkina.nl</a>
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl <a href="http://www.marinetec-holland.nl">www.marinetec-holland.nl</a>
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl <a href="http://www.fluxelectro.nl">www.fluxelectro.nl</a>
9.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl <a href="http://www.vemservice.nl/">http://www.vemservice.nl/</a>
10.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl <a href="http://www.vissersenvandijk.nl">www.vissersenvandijk.nl</a>
11.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com <a href="http://www.snijderscheepselektro.com">www.snijderscheepselektro.com</a>
12.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtbv.nl <a href="http://www.dmtbv.nl">www.dmtbv.nl</a>
13.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl <a href="http://www.Techno-Job.nl">www.Techno-Job.nl</a>
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 <a href="http://www.sterkenburgelektro.nl">www.sterkenburgelektro.nl</a>
18.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblisserdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl <a href="http://www.vdwalelektro.nl">www.vdwalelektro.nl</a>
19.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl <a href="http://www.vantiem.nl">www.vantiem.nl</a>

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

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

### 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 État signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet État.

...

#### 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 (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	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 (agrée du 17.9.2010 au 25.3.2014)	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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Ayant cessé son activité le 31.10.2016)</i>	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 <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
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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH <i>(Ayant cessé son activité le 1.1.2017)</i>	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 Vessel-Navigation-Systems	Blandorferstraße 25 D-26524 Hage	(0)4936 9172888	info@gallandt.de www.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	Postfach 1252 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)160 97357975	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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
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
45.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden - Bauhof Minden (uniquement pour les bâtiments de la WSV)	Bauhofstraße 11 D-32425 Minden	(0)571 6458-2928	bhf-minden@wsv.bund.de
46.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

...

### 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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
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 1.3.2021)</i>  Radio Holland Netherlands B.V. <i>(agrée du 1.11.2016 au 1.3.2017)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10-4283344	info@radioholland.com www.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 Grumman Sperry Marine B.V. <i>(agrée du 14.7.2010 au 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	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>	IJzerwerkerkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. &  Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(agrée du 18.12.2009 au 18.12.2020)</i>	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen  Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 317437  (0)228 755397	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/  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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
14.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl <a href="http://www.vemservice.nl/">http://www.vemservice.nl/</a>
15.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl <a href="http://www.vissersenvandijk.nl">www.vissersenvandijk.nl</a>
16.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com <a href="http://www.snijderscheepselektro.com">www.snijderscheepselektro.com</a>
17.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtdv.nl <a href="http://www.dmtbv.nl">www.dmtbv.nl</a>
18.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl <a href="http://www.Techno-Job.nl">www.Techno-Job.nl</a>
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 <a href="http://www.sterkenburgelektro.nl">www.sterkenburgelektro.nl</a>
23.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl <a href="http://www.vdwalelektro.nl">www.vdwalelektro.nl</a>
24.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl <a href="http://www.vantiem.nl">www.vantiem.nl</a>



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

### COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

#### RECOMMANDATION N° 4/2016 du 1<sup>er</sup> décembre 2016

Ad article 10.03 ter – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

#### SCENIC GEM

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, et par dérogation à l'article 10.03 ter du RVBR, le bateau à passagers "Scenic Gem", numéro ENI 02335900, est autorisé à utiliser l'installation de pulvérisation fine Knaack & Jahn Schiffbau GmbH muni d'une buse de type "système MK6" dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes, sous réserve de respecter les conditions figurant à cette recommandation.

L'eau ne doit être libérée dans le local à protéger que sous la forme de brouillard d'eau. La taille des gouttelettes doit être comprise entre 5 et 300 microns.

Outre les exigences de l'article 10.03 ter, chiffres 1 à 7 et 9, le chiffre 8 s'appliquant par analogie, ces installations d'extinction d'incendie doivent être conformes aux dispositions suivantes :

- a) L'installation d'extinction d'incendie doit posséder un agrément de type conformément à MSC/Circ. 1165<sup>1</sup> ou à une autre norme reconnue par l'un des Etats membres. L'agrément de type est accordé par une société de classification reconnue ou une institution de contrôle accréditée. L'institution de contrôle accréditée doit satisfaire à la norme européenne relative aux prescriptions générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais (EN ISO/CEI 17025 : 2005).
- b) L'installation d'extinction doit être dimensionnée en fonction des dimensions du plus grand local à protéger et doit être en mesure de diffuser l'eau en continu dans le local pour une durée d'au moins 30 minutes.
- c) Les pompes, leurs disjoncteurs et les vannes nécessaires au fonctionnement de l'installation doivent être installés dans un local à l'extérieur des locaux à protéger. Le local dans lequel ils se trouvent doit être séparé des locaux contigus par des cloisonnements de séparation au minimum de type A30.
- d) L'installation d'extinction d'incendie doit être entièrement remplie d'eau en permanence au moins jusqu'aux vannes de déclenchement et doit être sous la pression de pré-exploitation nécessaire. Les pompes d'alimentation en eau doivent entrer en fonctionnement automatiquement lors du déclenchement de l'installation. L'installation doit disposer d'une alimentation en eau fonctionnant en continu. Des mesures doivent être prises pour que des impuretés n'affectent pas le fonctionnement de l'installation.
- e) Le dimensionnement du réseau de tuyauteries de l'installation devra être déterminé par un calcul hydraulique.

---

<sup>1</sup> Circulaire MSC/Circ. 1165 - Directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction de l'incendie à base d'eau équivalents pour les locaux de machines et les chambres des pompes à cargaison - adoptée le 10 juin 2005 et telle qu'amendée par les résolutions MSC/Circ.1269 , MSC/Circ.1386 et MSC/Circ.1385.

- f) Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être disposées de manière à assurer la répartition du brouillard d'eau dans l'intégralité du local à protéger, en particulier aux endroits présentant un risque plus élevé d'incendie, y compris derrière les aménagements et sous les planchers.
- g) Les composants électriques de l'installation d'extinction d'incendie dans le local à protéger doivent au minimum être conformes à la classe de protection IP54. Le système doit disposer de deux sources d'énergie indépendantes avec commutation automatique. Une des sources d'énergie doit être située à l'extérieur du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer à elle seule le fonctionnement de l'installation.
- h) L'installation d'extinction doit être dotée de pompes redondantes.
- i) L'installation d'extinction doit être équipée d'un dispositif de surveillance déclenchant un signal d'alarme dans la timonerie dans les cas suivants :
  - baisse du niveau du réservoir d'eau (s'il est présent),
  - panne d'alimentation électrique,
  - baisse de pression dans les conduites de l'installation basse pression,
  - baisse de pression dans le circuit de haute pression,
  - lors de l'activation de l'installation.
- j) Les documents nécessaires pour l'installation, le contrôle et la documentation de l'installation visée au chiffre 9 doivent comprendre au minimum :
  - un plan général du système avec indication des sections des tuyauteries et des types de buses de diffusion,
  - le calcul hydraulique visé à la lettre d),
  - la documentation technique du fabricant avec tous les composants de l'installation,
  - le manuel de maintenance.
- k) Les opérations de maintenance, notamment en ce qui concerne l'état des buses de diffusion, doivent être faites régulièrement, selon les instructions du constructeur de l'installation ou du fabricant de l'agent extincteur (fiche techniques).

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

**RECOMMANDATION N° 1/2017**  
**du 23 février 2017**

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

Agent extincteur sec SBC<sup>1</sup> formant aérosol

ABEL TASMAN

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, du RVBR le bateau à passagers d'excursions journalières "Abel Tasman", numéro européen unique d'identification des bateaux 02324703, est autorisé à utiliser dans la salle des machines un agent extincteur sec SBC formant aérosol, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2, 3, 5, 6 et 9, est applicable.
2. L'agent extincteur sec formant aérosol est agréé par type conformément à la Directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins.
3. L'agent extincteur sec SBC formant aérosol est conservé dans des récipients non pressurisés spécifiquement prévus à cet effet dans le local à protéger. Ces récipients doivent être installés de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément. En particulier, l'agent extincteur doit également agir sous le plancher.
4. Le déclenchement de l'installation d'extinction doit se faire au moyen d'un dispositif de commande électrique tel que visé à l'article 10.03ter, chiffre 5, lettre c). Chaque récipient doit être relié individuellement au dispositif de déclenchement.
5. La quantité d'agent extincteur SBC formant un aérosol sec correspondant au local à protéger doit être d'au moins 113 g par m<sup>3</sup> de volume brut du local concerné.
6. Les récipients contenant l'agent extincteur doivent être remplacés après 15 ans. Les batteries de secours doivent être remplacées après 6 ans maximum.
7. La présente recommandation vaut uniquement pour les classes de feu B.
8. Des panneaux de signalisation indiquant qu'il est interdit de placer ou d'entreposer des matériaux de classe A (du bois, du papier ou des chiffons) doivent être placés à toutes les entrées et sorties de la salle des machines.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (17) 11 rev. 1.)

---

<sup>1</sup> Solid Bound Compound

**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)**

**A5 Livrets de service établis à l'étranger reconnus équivalents**

État	Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance		Résolution
<b>République tchèque</b>			
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobockapraha@plavebnuiurad.cz	2000-I-26
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobockadecin@plavebnuiurad.cz	
Státní plavební správa Přešov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přešov	Tél. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobockaprerov@plavebnuiurad.cz	
<b>Autriche</b>			
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3
Pour l'apposition des visas de contrôle, sont aussi compétentes les autorités suivantes :			
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schuttdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at	

État	Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance		Résolution
<b>Autriche</b>			2010-II-3
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at	
<b>Bulgarie</b>			2010-II-3
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg	
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg	
<b>Hongrie</b>			2010-II-3
Budapest Főváros Kormányhivatala, Közlekedési Főosztály Government Office of the Capital City Budapest, Department of Transport	Adresse postale : H-1387 Budapest 62, Pf. 1007 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62.	Tél. +36 1 474 1750 Fax +36 1 311 1412 hajozas@bfkh.gov.hu	
<b>Pologne</b>			2010-II-3
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24 urząd@bydg.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk	Tél. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55 urząd@gda.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51 urząd@giz.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61 urząd@k k.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Ujastek 1 31-752 Kraków	Tél. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61 urząd@kr.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29 sekretariat@szczecin.uzs.gov.pl	

État	Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance		Résolution
<b>Pologne</b>			
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa	Tél. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30 urząd@waw.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław	Tél. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93 urząd@wroc.uzs.gov.pl	
<b>Roumanie</b>			
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r	2010-II-3
<b>République slovaque</b>			
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tél. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	2010-II-3

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

## 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 Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a> Telefon: 0228/42968-0 Telefax: 0228/42968-1155	<a href="#">Modèle</a>
D	Schifferpatent B			
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  Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	<a href="#">Modèle délivré à partir du 12 octobre 2016</a>  <a href="#">Modèle délivré jusqu'au 11 octobre 2016</a>
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart			
NL	Groot vaarbewijs I	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - le titulaire n'est autorisé à naviguer sur le Rhin que jusqu'à l'âge de 50 ans révolus.	délivré jusqu'au 1er mars 2001 par le KOFs	<a href="#">Modèle</a>
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	- 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 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.	S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobiliteit en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles	<a href="#">Modèle</a>
B	Certificat de conduite/Vaarbewijs B			
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  <a href="mailto:info@portof.ch">info@portof.ch</a>	<a href="#">Modèle</a>



## Modèle allemand

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B  
(85 mm x 54 mm – fond couleur bleue ; Carte conforme à la norme ISO 7810)

(recto)



(verso)



## Modèles néerlandais

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

(recto)



(verso)

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.


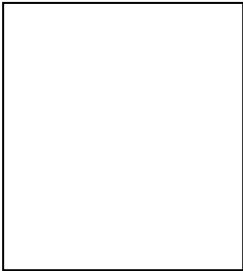
**Grote vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met alle schepen.

\*) 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)


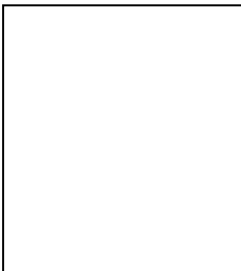
VAARBEDIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN		BELGIE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUSSEL		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. –R		
–P		
10. 01.01.2061		
11.		

(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.		

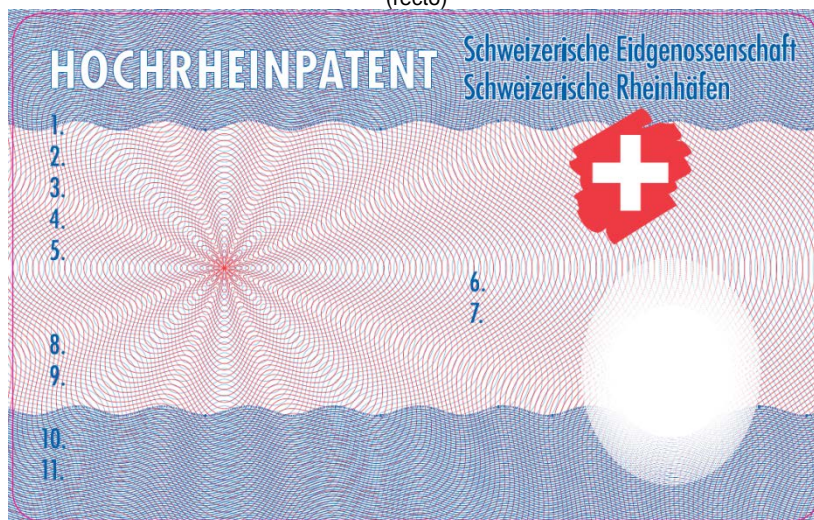
(verso)

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	



## Modèle suisse

(recto)



(verso)

1. Aufdruck nach § 3.06 Hochrheinpatentverordnung  
2. Name des Inhabers/der Inhaberin  
3. Vorname(n)  
4. Geburtsdatum, -staat und -ort  
5. Ausstellungsdatum des Patentes  
6. Ausstellungsnummer  
7. Fotografie des Inhabers/der Inhaberin  
8. Unterschrift des Inhabers/der Inhaberin  
9. km 166.53 – km 149.10 oder  
km 166.53 – km 155.85  
10. Karte gültig bis .....

11. Vermerk(e)



## 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), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins,	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 : <a href="mailto:ma@rna.ro">ma@rna.ro</a>	<a href="#">Modèle</a>
RO	Certificat de conduite B	- 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.		<a href="#">Modèle</a>
CZ <sup>1</sup>	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), - 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.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 <a href="mailto:kuzminski@spspraha.cz">kuzminski@spspraha.cz</a> <a href="mailto:bimka@spspraha.cz">bimka@spspraha.cz</a>	<a href="#">Modèle</a>
CZ <sup>2</sup>	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.		<a href="#">Modèle</a>
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	<a href="#">Modèle</a>
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 : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Modèle</a>

<sup>1</sup> Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

<sup>2</sup> 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 <sup>1</sup>	Certificat de conduite de catégorie A	<p>- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),</p> <p>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz <a href="mailto:urząd@bydg.uzs.gov.pl">urząd@bydg.uzs.gov.pl</a> Tél. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk <a href="mailto:urząd@gda.uzs.gov.pl">urząd@gda.uzs.gov.pl</a> Tél. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko <a href="mailto:urząd@giz.uzs.gov.pl">urząd@giz.uzs.gov.pl</a> Tél. +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 47-206 Kędzierzyn-Koźle <a href="mailto:urząd@k-k.uzs.gov.pl">urząd@k-k.uzs.gov.pl</a> Tél. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Ujastek 1 31-752 Kraków <a href="mailto:urząd@kr.uzs.gov.pl">urząd@kr.uzs.gov.pl</a> Tél. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin <a href="mailto:urząd@szn.uzs.gov.pl">urząd@szn.uzs.gov.pl</a> Tél. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa <a href="mailto:urząd@waw.uzs.gov.pl">urząd@waw.uzs.gov.pl</a> Tél. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław <a href="mailto:urząd@wroc.uzs.gov.pl">urząd@wroc.uzs.gov.pl</a> Tél. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93</p>	<p><a href="#">Modèle</a></p>
	Certificat de conduite de catégorie B			<p><a href="#">Modèle</a></p>

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup>	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 <a href="mailto:plavba@nsat.sk">plavba@nsat.sk</a>	<a href="#">Modèle</a>
	Certificat de capitaine de classe I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti l'odný kapitán I. triedy kategórie B</i>	- 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.		<a href="#">Modèle</a>
AT <sup>2</sup>	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 <a href="mailto:w1@bmvit.gv.at">w1@bmvit.gv.at</a>	<a href="#">Modèle</a>
	Patente de capitaine B <i>Kapitänspatent</i>	- 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.		<a href="#">Modèle</a>
BG <sup>3</sup>	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. <a href="mailto:stw_rs@marad.bg">stw_rs@marad.bg</a> Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009	<a href="#">Modèle</a>

<sup>1</sup> Amendements successifs entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2011 (Résolution 2011-I-8), le 1<sup>er</sup> janvier 2013 (Résolution 2012-II-11), le 1<sup>er</sup> août 2015 (Résolution 2015-I-10)

<sup>2</sup> Entrée en vigueur définitive (Résolution 2015-I-10)

<sup>3</sup> Amendement entré en vigueur (Résolution 2011-II-16)

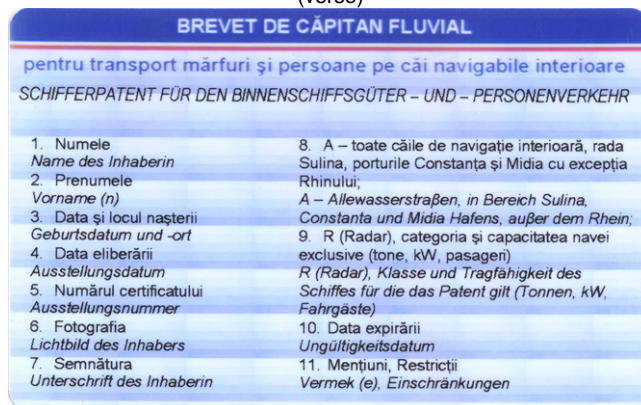
## Modèle des certificats de conduite roumains Catégorie A et catégorie B

Certificat de conduite de catégorie A

(recto)



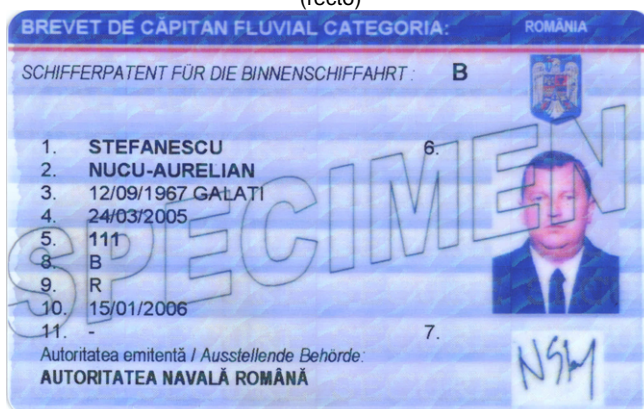
(verso)



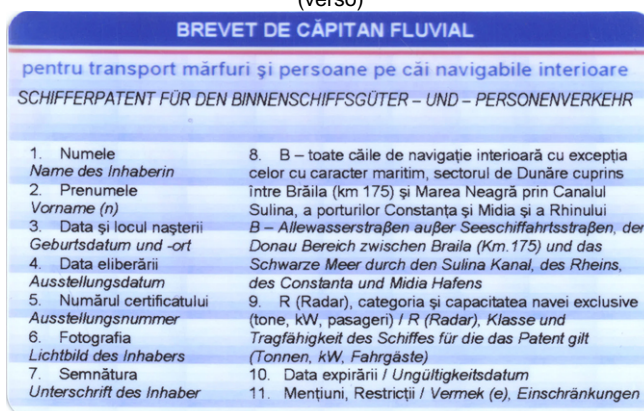
1. Nom
2. Prénom
3. Date et lieu de naissance
4. Date de délivrance
5. Numéro du certificat
6. Photographie du titulaire
7. Signature du titulaire
8. A toutes les voies d'eau sauf le Rhin
9. R (Radar) – catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
10. Date d'expiration
11. Mentions,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



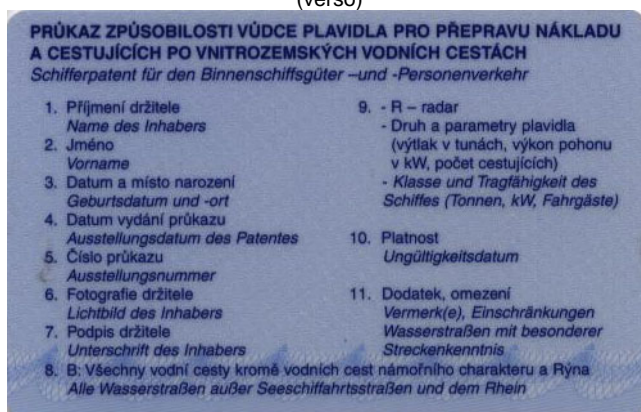
## Modèles du certificat de conduite tchèque

Certificat de capitaine de classe I (B)

(recto)



(verso)




## Certificat de conduite de catégorie B

(en vigueur à partir du 15.3.2015)

(recto)

		<b>PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO VNITROZEMSKOU PLAVBU</b> KAPITÁN B	<b>ČESKÁ REPUBLIKA</b> Státní plavební správa
1.			6.
2.			 fotografie držitele
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

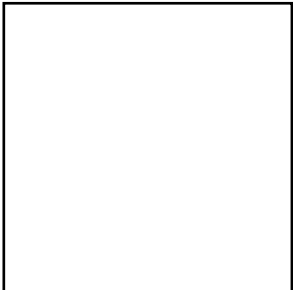
(verso)

<b>PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH</b> <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  
(85 mm x 54 mm - Fond bleu clair)

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

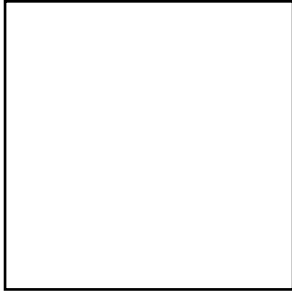
<b>BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE</b> <b>NAVIGATION INTÉRIEURE</b>	<b>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG</b> <b>REPUBLIK UNGARN /</b> <b>RÉPUBLIQUE HONGROISE</b>
<b>A</b>	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

<b>HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE</b> <b>POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES</b>	
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. 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	



Certificat de conduite de classe B  
(85 mm x 54 mm - Fond bleu clair)

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



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

<b>HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE</b> <b>POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES</b>	
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)



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

(verso)

<b>PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ</b>
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
<b>Nr 000000</b>

Certificat de conduite de catégorie B

(recto)

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

(verso)

<b>PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ</b>
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
<b>Nr 000000</b>

## 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 (Tonnage, KW, Fahrgänge)*  
10. Dátum skončenia platnosti preukazu / *Gültig bis*  
11. Záznamy, obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia) / *Vermerk(e), Beschränkungen*

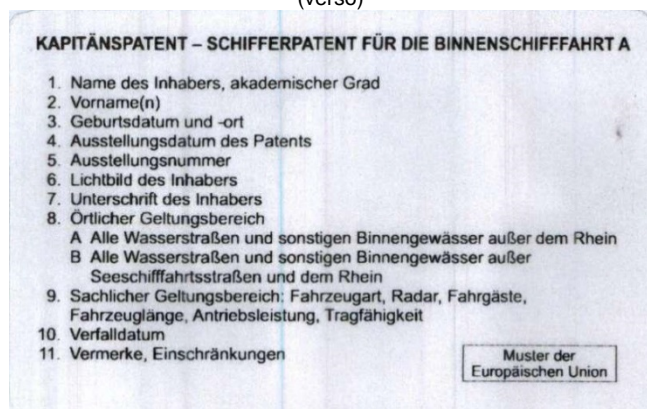
## Modèles de patentes autrichiennes de capitaine Catégorie A et catégorie B

### Patente de capitaine A

(recto)

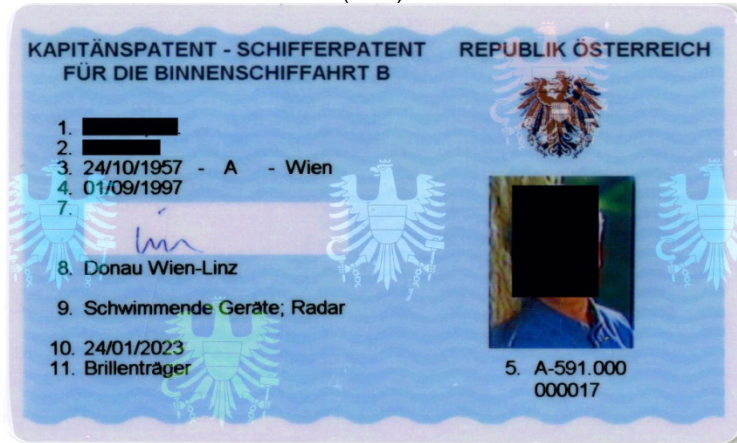


(verso)



Patente de capitaine B

(recto)



(verso)





## Modèle du certificat de conduite bulgare

(recto)

<b>СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТНИЦА НА ЕВРОПА SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT</b>		<b>РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ REPUBLIK BULGARIEN</b> Морска администрация Русе Seeadministration Ruse
5. 24685	1. <b>Димитров Dimitrov</b>	
6. 	2. <b>Камен Искренов Kamen Iskrenov</b>	
	3. <b>11.08.1969</b> Русе	
	4. <b>29.10.2010</b>	
	8. <b>Капитан вътрешно плаване Kapitan in der Binnenschiffahrt</b>	
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)

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

4501234



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

**Appendice 2 à l'instruction de service n° 1**

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

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Brevet de conduite (Staubrevet) A Brevet de conduite B Brevet de conduite C Brevet de conduite D	FOD Mobiliteit en Vervoer	360
B	5 6 7 8	Certificat de conduite (Vaarbewijs) A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P Certificat de conduite B + remarque P	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel  Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	720, dont 180 en tant que matelot
CH	1	Certificat national de conducteur visé à l'article 79 du Règlement suisse relatif à la navigation intérieure catégorie B Bateau à passagers	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- et/ou Straßenverkehrsämter	75 (jusqu'à 60 passagers) 150 (plus de 60 passagers)
CH	2	Certificat national de conducteur visé à l'article 79 du Règlement suisse relatif à la navigation intérieure catégorie C Bateaux à marchandises / engins flottants autopropulsés	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- et/ou Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Patente de batelier du Rhin supérieur Patente du Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel  Rheinschifffahrtsdirektion Basel	720, dont 180 en tant que matelot

Appendice 2 à l'instruction de service n° 1

1	2	3	4	5
Etat/ Staat / Land	n°/ Lfd. Nr./ Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses / Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat / Uitgevende instantie	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen / Mee te rekenen vaartijd in dagen
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	720, dont 180 en tant que matelot
D	2	Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, dont 180 en tant que matelot
D	3	Schifferausweis	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	5	Fährführerschein	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	180
D	6	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, dont 360 en tant que matelot
D	7	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, dont 360 en tant que matelot
D	8	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180 en tant que matelot
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180 en tant que matelot
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	12	Fährführerschein E	Bis 10.05.2000 : Wasser- und Schifffahrtsämter. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Services instructeur de sécurité fluviale	400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Services instructeur de sécurité fluviale	400
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive	Services instructeur de sécurité fluviale	100
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Services instructeur de sécurité fluviale	100

Appendice 2 à l'instruction de service n° 1

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

Appendice 4 à l'instruction de service n° 2

**Autorités compétentes pour la délivrance et l'extension des patentes du Rhin  
(Article 7.14, chiffre 3)**

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het uitgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel	toutes les patentes
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	toutes les patentes
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel	grande patente, patente de sport, patente de l'administration
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a> Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155	grande patente, petite patente, patente de sport, patente de l'administration
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60	toutes les patentes
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62	toutes les patentes

Appendice 4 à l'instruction de service n° 2

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het uitgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 90 46	toutes les patentes
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire- Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20	toutes les patentes
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tel : 00 33 (0)4 72 56 59 63	toutes les patentes
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80	toutes les patentes
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH  Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	grande patente, patente de sport

Appendice 5 à l'instruction de service n° 2

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

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

Appendice 5 à l'instruction de service n° 2

n° d'ordre lfd. Nr. Nr.	Etat Staat Land	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses/ Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle / Instantie die het afgeeft	Matière justifiée conformément à l'annexe D7 du RPN Dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D7 RheinSchPersV/ Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 RSP	Epreuve à passer conformément à D7 du RPN Noch zu prüfende Teile der Anlage D7 RheinSchPersV/ Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 RSP
10	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2; 3.3	1; 2 et 3.4
11	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	1.1 (en partie); 2.1 et 3	1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2
12	F	Permis de conduire des bateaux de plaisance option eaux intérieures (et extension grande plaisance)	Services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2	1; 2 et 3.4
13	NL	Schippersdiploma RKM	CCV/CBR	1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7, 2.3, en 3	1.5, 2.1, en 2.2
14	NL	Schippersdiploma AB	CCV/CBR	1.1 - 1.4, 1.6, 1.7 en 3	1.5 en 2
15	NL	Schipper/Stuurman (MBO) Kapitein (MBO)	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	1; 2,3 en 3	2.1 en 2.2
16	NL	Zeevaartopleiding	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	2.3, 3.1, 3.2 - 3.4	1, 2.1 en 2.2
17	NL	Schipper - Machinist	STC Rotterdam	2.3, 3.1, 3.2 - 3.4	1; 2.1 en 2.2 ;
18	NL	Matroos Binnenvaat (WEB)	ROC, Novacollege (IJmuiden) Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam	1.3, 3.2, 3.3	1.1, 1.2, 1.4 - 1.6; 2; 3.1, 3.4
19	tous	Apprentissage technique pour les professions telles que mécanicien machines et moteurs, Mécanicien automobile		3.2	1; 2; 3.1; 3.3; 3.4

**Appendice 6 à l'instruction de service n° 2**

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

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
B	1	Brevet de conduite A	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises	Art. 7.01 (y compris KVR)
	2	Brevet de conduite B		Transport de marchandises	Art. 7.01 (sans KVR)
	3	Brevet de conduite C		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
	4	Brevet de conduite D		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
B	5	Certificat de conduite A	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises	Art. 7.01 (y compris KVR)
	6	Certificat de conduite B		Transport de marchandises	Art. 7.01 (sans KVR)
	7	Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
	8	Certificat de conduite B + remarque P		Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
CH	1	Patente de batelier du Rhin supérieur. Patente du Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel  Direction de la navigation rhénane, Bâle	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
CH	2	Certificat de conducteur Navigation Catégorie A (jusqu'à 15 m de long)	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)
D	1	Les certificats d'aptitude toujours en vigueur établis par la RDA, à l'exception des certificats MI à MIII et les patentes toujours en vigueur conformément au RPN doivent être remplacés par le document correspondant en raison de l'égalité de traitement et de l'uniformisation du droit.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschifffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	3	Schifferpatent A	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
D	4	Schifferpatent B	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Bâtiments jusqu'à 150 t ou 150 m <sup>3</sup> ou jusqu'à 12 passagers	Art. 7.02 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	6	Schifferpatent C1	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Bâtiments jusqu'à 35 m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 7.02 (y compris KVR)



Appendice 6 à l'instruction de service n° 2

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
D	7	Schifferpatent C2	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Bâtiments jusqu'à 35 m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 7.02 (sans KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (délivré jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts-direktionen	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile, bâtiments et bateaux de sport jusqu'à 60 m	Art. 7.04 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile	Art. 7.04 (y compris KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile	Art. 7.04 (sans KVR)
D	11	Sportschifferzeugnis (délivré jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts-direktionen	Bâtiments de sport jusqu'à 60 m	Art. 7.03 (sans KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt	Bâtiments de sport jusqu'à 25 m	Art. 7.03 (sans KVR)
D	13	Sportbootführerschein-Binnen (délivré jusqu'au 31.12.1997)	DMYV/DSV	Bateaux de sport jusqu'à 15 m	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)
D	14	Sportbootführerschein-Binnen	DMYV/DSV	Bâtiments de sport jusqu'à 15 m	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	Bacs	Art. 6.02, ch. 4 (sans KVR)

**Appendice 6 à l'instruction de service n° 2**

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
D	16	Fährführerschein F	Jusqu'au 10.05.2000 : Wasser- und Schiffahrtsämter. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Bacs	Art. 6.02, ch. 4 (si complément pour la navigation maritime : y compris KVR)
D	17	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungsprä- sidium Freiburg	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
D	18	Dienstberechtigungs- scheine, Appendice 5, ou à défaut n° d'ordre 9	en particulier Bundeswehr, Zoll, Bundes- grenzschutz, Polizei	Bâtiments de service	au moins art. 6.02, ch. 4, prin- cipalement art. 7.05 (si com- plément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art.6.02, ch. 4 (sans KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe „A“	Services instructeurs de sécurité fluviale	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR) et art. 7.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe „A“ avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments dont la taille ne dépasse pas la taille limite mentionnée sur le certificat	Art. 7.01 (y compris KVR) et art. 7.04
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Services instructeurs de sécurité fluviale	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR) et art. 7.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments dont la taille ne dépasse pas la taille limite mentionnée sur le certificat	Art. 7.01 (sans KVR) et art. 7.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments jusqu'à 20 m de long	Art. 6.02, chiffre. 4 (sans KVR)
F	6	Permis plaisance option grande plaisance fluviale	Services instructeurs de sécurité fluviale	Bâtiments de plaisance de plus de 20 m de long	Art. 7.03 (sans KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV/CBR	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (y compris KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV/CBR	Tous les bâtiments	Art. 7.01 (sans KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB/VAMEX	Bâtiments de sport	Art. 7.03, (sans KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB/VAMEX	Bâtiments de sport	Art. 7.03 (y compris KVR)

Appendice 8 à l'instruction de service n° 2

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

**1. Certificats de conduite**

Etat / Staat	n° d'or- dre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat de capacité / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Observations Bemerkungen
B	1 2 3 4	Certificat de conduite A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque P Certificat de conduite B + remarque P	Departement Mobilité en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel  Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	jusqu'à l'âge de 50 ans puis à partir de 65 ans
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	2	Schifferausweis	Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	4	Sportschifferzeugnis	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	5	Fährführerschein F	Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV/CBR	
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV/CBR	
CH	1	Grande patente du Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Patente de sport pour le Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Patente de l'administration pour le Rhin supérieur	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Certificat de conducteur – Catégorie B et C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

**Appendice 8 à l'instruction de service n° 2**

**2. Certificats médicaux**

État Staat	n° d'ordre lfd. Nr.	Dénomination du certificat Bezeichnung des Zeugnisses	Autorité de délivrance Ausstellende Stelle	Observations Bemerkungen
NL	1	Seafarer medical certificate	Ministerie van Verkeer en Waterstaat / Ministerie van Infrastructuur en Milieu	

Appendice 1 à l'instruction de service n° 3

Autorités compétentes pour la suspension et le retrait des patentes du Rhin (article 7.20)

Staat Etat Land	Behörden Autorité Autoriteiten
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a> Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas- Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 90 46

Appendice 1 à l'instruction de service n° 3

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

**Appendice 1 à l'instruction de service n° 4**

**Liste des autorités compétentes chargées de la délivrance des livrets de service**

<b>Allemagne</b>		<b>+49</b>
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hann.-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400

**Appendice 1 à l'instruction de service n° 4**

<b>Allemagne</b>		<b>+49</b>
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/27183155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen	Vorstadt 74-76 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101



**Appendice 1 à l'instruction de service n° 4**

<b>Allemagne</b>		+49
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 ou 8489020
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171ou 276172

<b>Belgique</b>		+32
Binnenvaartloket	Hoogmolendijk 1 2900 Schoten	Tel. 03 546 06 83 binnenvaartcommissie@ wenz.be
Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	Tel. 04 231 65 35 guichet.navigacion @spw.wallonie.be

**Appendice 1 à l'instruction de service n° 4**

<b>France</b>		<b>+33</b>
Préfet du Nord	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex	Tel : 03 27 94 55 60 Fax : 03 28 24 98 21 ddtm-dmni-douai@nord.gouv.fr
Préfet de Paris	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS	Tel : 01 44 06 19 62 Fax : 01 40 61 85 85 dstf.sst.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Préfet du Bas-Rhin	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex	Tel : 03 88 88 91 00 Fax : 03 88 88 91 91 ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr
Préfet de Loire-Atlantique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES	Tel : 02 40 67 26 20 Fax : 02 40 71 02 19 ddtm-st-sfl@loire-atlantique.gouv.fr
Préfet du Rhône	Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03	Tel : 04 72 56 59 63 Fax : 04 78 37 96 84 ddt-ptn@rhone.gouv.fr
Préfet de la Haute Garonne	Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 TOULOUSE Cedex 09	Tel : 05 61 10 60 80 Fax : 05 81 97 71 90 ddt-unsf-srgc@haute-garonne.gouv.fr

<b>Pays-Bas</b>		<b>+31</b>
Stichting Afalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Waalhaven Z.Z. 19 3089 JH ROTTERDAM Postbus 5700 3008 AS ROTTERDAM	Tel: (010) 798 98 98 Fax: (010) 404 80 19

<b>Suisse</b>		<b>+41</b>
Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL info@portof.ch	Tel: (061) 63 99 595

**Appendice 1 à l'instruction de service n° 4**

<b>République Tchèque</b>		+420
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7 pobocka@spspraha.cz	Tel : 234 637 111 Fax : 266 710 545
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1 pobocka@spsdecin.cz	Tel: 412 557 411 Fax: 412 557 410
Státní plavební správa Přešov	Seifertova 33 750 02 Přešov pobocka@spsprešov.cz	Tel: 581 284 254 Fax: 581 284 256

Appendice 2 à l'instruction de service n° 4

Liste des examens des Etats membres de la CCNR reconnus par les autorités compétentes

Etat	Nu- méro	Désignation du certificat	Nom du centre de formation	Temps de navigation à prendre en compte, en jours	Durée de la formation, en années	Capacité, conformément à l'article 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4ème année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid  Service Public de Wallonie	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360 (non cumulable avec 1)		Matroos-motordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (Cenflumarin – Kallo)	360 (non cumulable avec 1 ou 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis "Rheinmatrose"	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	"Matrosin/Matrose der Binnenschiffahrt" des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	- Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar	360	2 ans	Matelot

Appendice 2 à l'instruction de service n° 4

Etat	Nu- méro	Désignation du certificat	Nom du centre de formation	Temps de navigation à prendre en compte, en jours	Durée de la formation, en années	Capacité, conformément à l'article 3.02
F	2	Baccalauréat professionnel du transport fluvial (examen de niveau IV)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lycée et CFA Emile Mathis Schiltigheim</li> <li>- CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) Tremblay sur Mauldre</li> <li>- Cité Technique Les Catalins Montélimar</li> </ul>	360	3 ans	Maître matelot
NL	1	Matroos VMBO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheepvaart en Transport College Rotterdam</li> <li>- ROC NOVA College (IJmuiden/ Harlingen)</li> <li>- Dunamare Onderwijsgroep (Maritieme Academie Harlingen/ Maritiem College IJmuiden)</li> <li>- ROC Friese Poort (Urk)</li> </ul>	360	4 ans	Matroos
NL	2	Matroos MBO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheepvaart en Transport College Rotterdam</li> <li>- ROC NOVA College (IJmuiden/ Harlingen)</li> <li>- Dunamare Onderwijsgroep (Maritieme Academie Harlingen/ Maritiem College IJmuiden)</li> <li>- ROC Friese Poort (Urk)</li> </ul>	360	2 ans	Matroos
NL	3	Matroos (zij- instroom; start praktijkprogramma vanaf 19 jaar) door middel van het praktijkexamen matroos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheepvaart en Transport College Rotterdam</li> <li>- ROC NOVA College (IJmuiden/ Harlingen)</li> </ul>	Minimum 60	9 mois	Matroos

Etat	Nu- méro	Désignation du certificat	Nom du centre de formation	Temps de navigation à prendre en compte, en jours	Durée de la formation, en années	Capacité, conformément à l'article 3.02
NL	4	Schipper binnenvaart	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheepvaart en Transport College Rotterdam</li> <li>- ROC NOVA College (IJmuiden/ Harlingen)</li> <li>- ROC Friese Poort (Urk)</li> </ul>	540	3 ans	Schipper
NL	5	Kapitein Binnenvaart	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scheepvaart en Transport College Rotterdam</li> <li>- ROC NOVA College (IJmuiden/ Harlingen)</li> </ul>	540	4 ans	Schipper
D	1	Binnenschiffer	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 ans 1 an de temps de navigation inclus dans la formation	Matrosen- Motorvwert und Bootsmann

**INSTRUCTION DE SERVICE n° 4bis**

**EXPERTISE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE BATEAUX UTILISANT DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ COMME COMBUSTIBLE**

**2. Instituts de formation, formations et stages de recyclage agréés**

<b>N° d'ordre</b>	<b>Désignation de la formation ou du stage de recyclage</b>	<b>Institut de formation</b>	<b>Attestation délivrée par l'institut de formation / par l'autorité compétente</b>
1	LNG	STC-Group	CBR/CCV
2	LNG als brandstof in de binnenvaart	Transsafe	CBR/CCV

**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 2 à l'instruction de service n° 5

Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
D-001	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)
D-002	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e.V. Maikai 36 D-60311 Frankfurt	
D-006	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Dirk Sobotka Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
D-007	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	
D-008	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Marineacademy Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
NL-001	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden <a href="mailto:info@nautiektraining.nl">info@nautiektraining.nl</a> www.nautiektraining.nl	
NL-003	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	

**Appendice 2 à l'instruction de service n° 5**

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
NL-004	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)
NL-005	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-007	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-008	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
F-001	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
D-001	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	voir annexe C1 au RPN
D-002	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	voir annexe C1 au RPN
D-003	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	voir annexe C1 au RPN
D-004	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	voir annexe C1 au RPN
D-005	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	voir annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)
D-006	Sans objet		
D-007	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	voir annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)
NL-001	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	voir annexe C1 au RPN
NL-002	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Bratantplein 74 NL-5401 GS. Uden Tel no: 0413-332153 Fax no: 0413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	voir annexe C1 au RPN
NL-003	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31( 0 )10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	voir annexe C1 au RPN
NL-004	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	voir annexe C1 au RPN
NL-005	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	voir annexe C1 au RPN
NL-006	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	voir annexe C1 au RPN

**Appendice 3 à l'instruction de service n° 5**

N° d'ordre	Désignation de la formation	Centre de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
NL-007	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	voir annexe C1 au RPN
NL-008	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	voir annexe C1 au RPN
F-001	Stage de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

**Appendice 4b à l'instruction de service n° 5**

**Justificatifs relatifs à la formation de secouriste non valables immédiatement**

Etat/N° d'ordre	Interlocuteur ou lien internet par l'intermédiaire desquels la liste peut être obtenue
ALLEMAGNE	La liste des justificatifs est accessible à l'adresse Internet suivante : <a href="http://www.elwis.de">www.elwis.de</a> Les « Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter » sont les organes compétents pour la délivrance d'attestations de secouriste.

### 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 : Février 2017**

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 <sup>1</sup>

Elektro Buck  
Elektroinstallation  
Hauptstraße 30  
D-69250 Schönau  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

Heinz Port GmbH  
Theodor-Heuss-Str. 15  
D-66130 Saarbrücken  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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

---

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup> , 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 <sup>2</sup>

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)

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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  
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  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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

Schafberger Funktechnik  
Georg Schafberger  
Wolfsegger Str. 16  
D - 93195 Wolfsegg-Stetten

Dr.-Ing. Dieter Urmann  
Sachverständiger für Binnenschifffahrt  
D-93049 Regensburg

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 <sup>1</sup> , D

Elektro Buck  
Elektroinstallation  
Hauptstraße 30  
D-69250 Schönau  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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

---

<sup>1</sup> 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 <sup>1</sup> , 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  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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

---

<sup>1</sup> 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), Coblenz

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

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

CSI BV.  
Dhr. H. Ouadi  
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

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



- 01 Oechies Elektrotechniek
- 02 Vogelenzang de Jong BV  
L.P. van der Giessenweg 51  
NL-2921 LP Krimpen A/D IJssel
- 03 Keizer van de Heuvel BV.  
Noord 45 d  
NL-2931 SJ Krimpen aan de IJssel
- 05 Fa. van Gent en Kooy  
Maaskade 89  
NL-3071 NE Rotterdam
- 50 Fa. Leeuwenstein Scheepinstallatie BV.  
Keizershof 14  
NL-3311 JP Dordrecht
- 06 Oechies Elektrotechniek
- 08 Visser & van Dijk BV.  
Havenstraat 5 b  
NL-6051 CR Maasbracht
- 09 Van Wijnen Scheepselektro  
Rosmolenweg 9 a  
NL-3356 LK Papendrecht
- 10 Oechies Elektrotechniek
- 11 Oechies Elektrotechniek
- 12 Van Meegen bunkerschip  
Nieuwendammerdijk 526 s  
NL-1023 BX Amsterdam
- 13 Droste Scheepselektro  
De Krib 3  
NL-6916 an Tolkamer
- eigen tang Hoveko BV.  
Reigersingel 10  
NL-2922 GP Krimpen a/d IJssel

## **OF3005**

- eigen tang Radio Holland Marine Rotterdam  
Eekhoutstraat 2  
NL-3087 AB Rotterdam
- Radio Holland Marine Delfzijl  
Zijlvest 12  
NL-9936 GZ Delfzijl
- Radio Holland Marine Den Helder  
Het Nieuwe Diep 34 AA  
NL-1781 AD Den Helder

Radio Holland Marine Harlingen  
Nieuwe Visserhaven 11  
NL-8861 NX Harlingen

Radio Holland Marine Lauwersoog  
Haven 24  
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen  
Industrieweg 20  
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk  
Westhavenkade 32  
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen  
Stationsplein 11  
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden  
Trawlerkade 98  
NL-1976 CC IJmuiden

RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam A.D.C. Groeneveld
RHG 04	Radio Holland Marine Rotterdam P. v/d Eijk
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam D. Monshouwer
RHG 02	Radio Holland Marine Rotterdam K.G. Tas
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam P. Dijkshoorn
RHG 11	Radio Holland Marine Rotterdam P. Stolk
RHG 03	Radio Holland Marine Rotterdam A. Langstraat
Geen	Radio Holland Marine Rotterdam J.E.P Kruiswijk
RHG 08	Radio Holland Marine Urk J. Verhoeff
ICS 110	Radio Holland Marine Vlissingen J.F. Walhout

NL RHM 01    Radio Holland Marine Vlissingen

    RHG 07    Radio Holland Marine Terneuzen  
              A. de Ridder

    RH         Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl    VDO Kienzle  
              Nieuwpoort

**PROTOCOLE 23**

**Budget de la Commission centrale pour 2018**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 24**

**Budget du Centre administratif de la sécurité sociale  
pour les bateliers rhénans pour 2018**

**Résolution**

La Commission centrale,

a pris acte du budget du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2018, arrêté par celui-ci à **51 000.- €**

La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **8 500.- €**

**PROTOCOLE 25**

**Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission centrale en 2016**

**Résolution**

La Commission centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission centrale en 2016.

**Annexe**

**Compte rendu de l'activité  
de la Commission centrale pour la navigation du Rhin  
en 2016**

---

**I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE  
ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2016**

**PRÉSIDENTE ET VICE-PRÉSIDENTE**

**M. DÜRLER**, directeur de l'Office suisse de la navigation maritime au sein du ministère fédéral des affaires étrangères de la Confédération helvétique (Suisse), chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, assume les fonctions de **Président** de la CCNR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.



**M. WEHRMANN**, directeur du Sous-département Navigation (WS2) au sein du ministère fédéral allemand des transports et de l'infrastructure digitale, chef de la délégation allemande auprès de la CCNR, assume les fonctions de **Vice-Président** de la CCNR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016.



**DELEGATIONS**

**Mme MUNGENAST**, cheffe de service, *Schiffsregistrierung*, droit international, des ports rhénans suisses, a été nommée commissaire-suppléante de la Suisse auprès de la CCNR à compter du 1<sup>er</sup> janvier, en remplacement de M. REUTLINGER, lequel a pris sa retraite.

**M. BÜHLER**, *MLaw*, du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC) à l'Office fédéral des transports OFT de la Suisse, division sécurité, section navigation, a été nommé commissaire auprès de la CCNR à compter du 1<sup>er</sup> janvier.

**Mme COENEN**, *coördinator team hinterlandbeleid*, du département mobilité et travaux publics du Gouvernement Flamand de la Belgique, a été nommée commissaire-suppléante de la Belgique auprès de la CCNR à compter du 1<sup>er</sup> janvier, en remplacement de M. VERVOORT qui a été appelé à d'autres fonctions.

**M. LEDENT**, directeur à la direction de la gestion des voies navigables, service public du Gouvernement Wallon de la Belgique, a été nommé commissaire de la Belgique auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> janvier.

**Mme PEIGNEY-COUDERC**, cheffe du bureau du transport fluvial à la sous-direction des ports et du transport fluvial du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer de la France, a été nommée commissaire de la France auprès de la CCNR à compter du 10 février, en remplacement de M. BEAURAIN, qui a été appelé à d'autres fonctions.

**M. ROUAS**, directeur territorial des Voies navigables de France à Strasbourg, a été nommé commissaire de la France auprès de la CCNR à compter du 10 février, en remplacement de Mme ANDRIVON, qui a été appelée à d'autres fonctions.

**M. LECHAT**, directeur adjoint au Service des pays limitrophes auprès du service public fédéral des affaires étrangères et des affaires européennes de la Belgique, chef de la délégation belge auprès de la CCNR, a été nommé commissaire de la Belgique auprès de la CCNR à compter du 27 octobre, en remplacement de M. ARDUI, lequel a pris sa retraite.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2016 :

#### ALLEMAGNE

Commissaires :	MM.	WEHRMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,	<b><i>Vice-Président</i></b>
Commissaires-suppléants :	MM.	HÄUSLER, KLICHE ;	

#### BELGIQUE

Commissaires :	M.	LECHAT,	
	Mme	HOET,	
	MM.	LEDENT, VERSCHUEREN,	
Commissaires-suppléants :	Mme	COENEN,	
	M.	VAN DEN BORRE ;	

#### FRANCE

Commissaires :	M.	ALABRUNE,	
	Mme	PEIGNEY-COUDERC,	
	MM.	MORIN, ROUAS,	
Commissaires-suppléants :	MM.	GUYONVARCH, PIET ;	

#### PAYS-BAS

Commissaires :	Mme	GIJSBERS,	
	MM.	TEN BROEKE, POST, VAN DOORN,	
Commissaires-suppléants :	M.	MENSINK,	
	Mme	LUIJTEN ;	

## SUISSE

Commissaires :	MM.	DÜRLER, BÜHLER, HADORN, KRATZENBERG,	<b>Président</b>
Commissaires-suppléants :	Mme M.	MUNGENAST, SUTER ;	

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

Secrétaire Général :	M.	VAN DER WERF
	M.	GEORGES à compter du 1 <sup>er</sup> novembre
Secrétaire Générale Adjointe :	Mme	MOOSBRUGGER
Ingénieur en Chef :	M.	PAULI

## II) ACTIVITES DE LA COMMISSION CENTRALE

- 1) Réunions des organes de la CCNR : sessions plénières, réunions des comités et groupes de travail, conférence consultative et réunions de partenariat

### a) Sessions plénières

#### SESSION PLENIERE ORDINAIRE DE PRINTEMPS

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire de printemps, le 2 juin à Strasbourg, sous la présidence de M. DÜRLER, avec la représentation suivante :

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

#### SESSION PLENIERE ORDINAIRE D'AUTOMNE

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne, le 8 décembre à Strasbourg, sous la présidence de M. DÜRLER, avec la représentation suivante :

- pour la Commission européenne, MM. BALDWIN et THEOLOGITIS,
- pour la Commission du Danube, MM. MARGIC et STEMMER,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER,
- pour la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, Mme SCHULTE-WÜLWER-LEIDIG,
- pour la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, Mmes MOLNAR et IVANOVA.

Une partie de la session plénière s'est réunie en formation publique autour du thème « les défis pour la navigation intérieure européenne », en présence des organisations non gouvernementales agréées suivantes :

- AQUAPOL représenté par M. HELLEMONS,
- EDINNA représenté par MM. VAN REEM et MINTJES,
- ERSTU représentée par M. HEBENSTREIT,
- ETF représentée par Mme CHAFFART,
- FEPI représentée par M. HÖRNER,
- IVR et UENF représentées par Mme HACKSTEINER,
- OEB représentée par Mme DUURSEMA.

(voir également sous 2).

## **b) Comités et groupes de travail de la CCNR**

Les comités et groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

### **COMITES**

le Comité du Budget, sous la présidence de M. DÜRLER, les 1<sup>er</sup> juin et 7 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, les 20 mai et 8 novembre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. DÜRLER, les 16 mars, 1<sup>er</sup> juin, 12 octobre et 7 décembre à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. MORIN, les 15 mars, 1<sup>er</sup> juin, 11 octobre et 7 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. KAUNE, les 15 mars et 13 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. ROUAS, les 5 avril et 18 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. TEN BROEKE, les 6 avril et 19 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. TEN BROEKE, les 5 avril et 19 octobre à Strasbourg ;

le Comité des Matières dangereuses, sous la présidence de M. DELAUDE, le 7 avril à Strasbourg ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme COENEN, les 16 mars et 12 octobre à Strasbourg ;

réunions communes du Comité du Règlement de Police, du Comité du Règlement de Visite, du Comité des Matières dangereuses, du Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement et du Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle : les 31 mai et 6 décembre à Strasbourg ;



le Comité de Pilotage « contrat européen », sous la présidence de M. DÜRLER, les 16 février, 15 mars, 19 mai et 20 septembre à Strasbourg.

## **GROUPES DE TRAVAIL**

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. MAILLARD, du 16 au 18 février et du 23 au 25 août à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. STUURMAN, les 1<sup>er</sup> et 2 mars, 29 et 30 juin, 13 et 14 septembre ainsi que les 13 et 14 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de M. HENRY, les 25 février, 16 juin, 1<sup>er</sup> septembre et 1<sup>er</sup> décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. KWAKERNAAT, le 27 janvier à Strasbourg et le 8 septembre à Ispra (Italie), chaque fois sur le thème des « équipages » ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de Mme VALENTIN, les 3 mars et 15 septembre à Strasbourg.

### **c) Conférence consultative**

La conférence consultative habituelle avec les organisations agréées s'est tenue, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 11 octobre à Strasbourg.

### **d) Réunions dans le cadre de partenariats associant la CCNR**

## **ISGINTT**

le Comité de Pilotage de l'International Safety Guide for Inland Navigation Tank-Barges and Terminals (ISGINTT/SC), sous la présidence de M. JAEGERS, le 13 avril à Rotterdam et le 30 juin à Londres ;

le groupe de travail (ISGINTT/WG), sous la présidence de M. PÖTTMANN, le 14 juin à Rotterdam.

## **ADN**

le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN-CA)), sous la présidence de M. REIN, du 25 au 29 janvier ainsi que du 22 au 26 août à Genève ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), sous la présidence de M. REIN, les 29 janvier et 26 août à Genève ;

la Conférence de Rédaction et de Traduction ADN, sous la présidence de M. KEMPMANN, du 26 au 28 avril à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « Protection contre l'explosion sur les bateaux-citernes » (ADN), sous la présidence de Mme BRANDES, le 16 mars à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel „Formation des experts“ (ADN), sous la présidence de M. WEINER, les 14 et 15 mars et, sous la présidence de M. BÖLKER, du 26 au 28 septembre à Strasbourg.

## 2) Événements organisés sous l'égide de la Commission centrale

### TABLE RONDE SUR L'AVENIR DE LA NAVIGATION INTERIEURE DANS LE CORRIDOR RTE-T RHIN-ALPES

La Commission Centrale a organisé le 2 mars à Strasbourg, sous la présidence de M. Hans-Peter HADORN, directeur des ports rhénans suisses et commissaire de Suisse auprès de la CCNR, une table ronde consacrée aux perspectives de développement de la navigation intérieure dans le corridor Rhin-Alpes, à laquelle ont participé environ 40 acteurs de la navigation intérieure. La Commission européenne, représentée par M. Lukasz WOJTAS, en sa qualité de représentant du coordinateur européen du corridor Rhin-Alpes, y a présenté la manière dont la Commission européenne contribue depuis 2014 à faire progresser, en coopération avec les Etats et acteurs concernés, le développement de l'axe de transport fluvial le plus important en Europe dans le cadre du forum pour le corridor Rhin-Alpes.

Une conclusion importante de la table ronde a été que la poursuite de l'intégration des modes de transport dans le corridor Rhin-Alpes offre de très bonnes perspectives pour un transport multimodal durable et efficace. A l'instar des ports maritimes, les ports intérieurs remplissent d'importantes fonctions en tant que centres de liaison physiques et numériques entre les modes de transport. Le rôle coordonnateur des ports intérieurs semble par conséquent plus important que jamais pour l'établissement dans les terres intérieures, à l'aide de projets intermodaux dans le domaine du transport, de chaînes logistiques fonctionnant sans entraves et dans l'intérêt d'une position concurrentielle avantageuse pour la navigation intérieure. Les opportunités pour renforcer le transport multimodal doivent maintenant être saisies par toutes les parties prenantes dans le cadre du corridor RTE-T Rhin-Alpes. La CCNR maintiendra, conformément aux objectifs fixés dans sa « Vision 2018 », son engagement en faveur d'une intégration optimale de la navigation rhénane dans une gestion multimodale et transfrontalière du corridor.

### RENCONTRE AVEC LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME DU PARLEMENT EUROPEEN

Après les échanges de 2001 et 2011, la Commission des Transports et du Tourisme a une nouvelle fois rencontré le Secrétariat de la Commission Centrale, le 11 mai. Cette troisième rencontre a marqué l'intention des deux institutions d'établir une information mutuelle en vue de développer autant de synergies que possible dans l'intérêt de la promotion de la navigation intérieure. Le Comité TRAN, par la voix de son président, M. Michael CRAMER, a insisté sur l'importance d'un échange régulier sur les questions d'actualité de la navigation intérieure afin de pouvoir tenir compte des informations recueillies pour les travaux en cours au Parlement européen.

Cette rencontre fut notamment l'opportunité pour le Secrétariat de la CCNR de présenter aux eurodéputés la nouvelle gouvernance européenne dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure mise en place par la création en 2015 du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Ce nouvel organe a adopté, le 26 novembre 2015, le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

Cet échange entre les deux institutions a eu trait à des sujets au cœur même de l'actualité de la navigation intérieure. Le Comité TRAN venait en effet d'achever le trilogue sur la nouvelle directive relative aux prescriptions techniques. La question du maintien du renvoi dynamique au standard susvisé, laquelle concerne directement la compétence du Parlement européen, fut ainsi évoquée lors de la rencontre. Par ailleurs, le même Comité devait bientôt examiner le projet de directive UE sur la reconnaissance des qualifications professionnelles dans la navigation intérieure. Les eurodéputés ont témoigné d'un grand intérêt pour le sujet, ce dernier touchant à plusieurs points essentiels pour les citoyens de l'Union européenne : travail, formation professionnelle, environnement et sécurité. La question des connaissances de secteur fut entre autres abordée. Le Secrétariat a rappelé que les connaissances de secteur font partie intégrante du système réglementaire rhénan. Ces compétences supplémentaires sont en effet nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation.

#### TABLE RONDE INFORMELLE

A l'invitation de la Présidence suisse, les chefs de délégation des Etats membres de la CCNR se sont réunis avec la direction du Secrétariat, le 9 septembre à Bâle, pour une table ronde informelle, théâtre d'échanges et de réflexions de nature plus stratégique sur le fonctionnement et l'avenir de l'Organisation.

#### SESSION PLENIERE EN FORMATION PUBLIQUE

Forte de son acquis rhénan et des présences et participations actives aux travaux du nouveau directeur général adjoint pour la mobilité au sein de la Commission européenne, M. Matthew BALDWIN, ainsi que de nombreux hauts représentants des organisations et pays observateurs, et organisations non gouvernementales agréées, la Commission Centrale a saisi l'occasion de son assemblée plénière d'automne, le 8 décembre, pour mettre à l'honneur la dimension européenne croissante de ses activités.

Elle s'est réjouie des perspectives de nouveaux renforcements de son partenariat avec l'Union européenne à court, moyen et plus long terme. Avec cette dernière, elle s'est plu à souligner une fois encore l'importance de collaborations concrètes avec les autres acteurs clés du secteur, comme la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, les autres Commissions fluviales du Danube, de la Moselle et de la Save, la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, ainsi que de nombreuses organisations représentatives de la profession. La session plénière fut l'occasion pour toutes ces parties intervenantes de rappeler leur attachement commun pour de telles collaborations en faveur d'une navigation intérieure européenne toujours plus forte, durable et sûre, en soulignant les pratiques déjà existantes et proposant de nouvelles pistes de réflexion et d'action pour l'avenir.

### 3) Focus spécifiques de l'année

#### **COMITE EUROPEEN POUR L'ELABORATION DE STANDARDS DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION INTERIEURE (CESNI)**

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), créé en 2015 sous l'égide de la CCNR pour harmoniser la réglementation européenne en matière de navigation intérieure, réunit les États membres de la CCNR et de l'Union européenne, la Commission européenne, les organisations internationales comprenant les commissions fluviales, ainsi que les organisations représentatives non gouvernementales. Le secrétariat du CESNI est assuré par la CCNR.

Le rôle du CESNI est de contribuer à l'adoption d'un commun accord de standards uniformes sur le Rhin et l'ensemble du réseau des voies intérieures de l'Union européenne aux fins

- d'accroître la sécurité et la protection de l'environnement dans le cadre du transport fluvial,
- de promouvoir les métiers de la navigation intérieure et de renforcer l'attrait du secteur, et
- de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international.

Le Comité s'est réuni à trois reprises en 2016, sous la présidence de M. NILLES (délégation luxembourgeoise), les 9 février, 2 juin et 20 octobre à Strasbourg. Il a adopté par résolution (CESNI 2016-II-1) son programme de travail pluriannuel (2016-2018).

## GROUPES DE TRAVAIL DU CESNI

Les groupes de travail se sont réunis comme suit :

Le groupe de travail relatif aux prescriptions techniques (CESNI/PT), présidé par Mme HERRMANN (délégation allemande), s'est réuni les 23 et 24 février, 14 et 15 juin, 30 et 31 août ainsi que les 29 et 30 novembre à Strasbourg. En outre, un atelier relatif aux prescriptions techniques applicables aux installations et propulsions électriques s'est tenu le 14 juin à Strasbourg, et une réunion ad hoc « standard pour les émissions des moteurs de bateaux de navigation intérieure » a eu lieu le 28 novembre également à Strasbourg ;

Le groupe de travail relatif aux qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par M. DABROWSKI (délégation tchèque), s'est réuni le 28 janvier à Strasbourg et le 7 septembre à Ispra. Par ailleurs, trois groupes de travail temporaires ont été créés en 2016, qui effectuent leur mission sous la supervision du groupe de travail CESNI/QP :

- le groupe de travail temporaire relatif aux standards médicaux (CESNI/QP/Med), présidé par M. KWAKERNAAT (délégation néerlandaise), s'est réuni les 26 et 27 janvier à Strasbourg, le 24 juin à Duisbourg, les 8 et 9 septembre à Ispra et le 17 novembre à Strasbourg ;
- le groupe de travail temporaire relatif aux standards de compétences (CESNI/QP/Comp), présidé par M. RUSCHE, les 26 et 27 janvier à Strasbourg, les 22 et 23 juin à Duisbourg, le 5 septembre à Ispra et le 16 novembre à Strasbourg ;
- enfin, le groupe de travail temporaire relatif aux standards pour les simulateurs (CESNI/QP/Simul), présidé par M. Blessinger (délégation suisse), devait se réunir pour la première fois en 2017.

## AUTRES TRAVAUX DE LA CCNR

### OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTERIEURE

La Commission Centrale a proposé et adopté un nouveau format pour le rapportage sur l'observation du marché de la navigation intérieure en Europe assuré en coopération avec la Commission européenne. Elle propose désormais quatre rapports sur ce marché par an. Sur ce projet, la collaboration étroite avec les organisations professionnelles européennes de la navigation intérieure, l'UENF et l'OEB, ainsi qu'avec les Commissions fluviales du Danube, de la Moselle et de la Save, constitue un point central pour garantir la qualité et la fiabilité des informations sur un plan européen. Les quatre rapports (trois trimestriels et un annuel) ont également pris une nouvelle forme visuelle et sont disponibles en version digitale.

#### RECONNAISSANCE DU BACCALAUREAT PROFESSIONNEL FRANÇAIS DU TRANSPORT FLUVIAL

Le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle de la Commission centrale pour la navigation du Rhin a approuvé la reconnaissance du baccalauréat professionnel français du transport fluvial sur le Rhin, lors de sa réunion du 16 mars 2016.

Ce diplôme de baccalauréat ainsi que les établissements qui le dispensent sont désormais reconnus par le Règlement relatif au Personnel de la Navigation du Rhin dès l'obtention du diplôme, avec pour conséquence que les personnes concernées bénéficient de 360 jours de réduction d'expérience professionnelle pour se présenter à l'examen de la patente et sont titulaires de la qualification de maître-matelot sur le Rhin.

Les premiers lauréats de cette formation ont été diplômés en juin 2016.

La Commission Centrale a accueilli, le 1<sup>er</sup> juillet, les élèves d'un lycée strasbourgeois venant de terminer leur cursus et ayant inauguré le nouveau diplôme de baccalauréat professionnel du transport fluvial.

#### ACTUALISATION DES PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX EQUIPAGES EN COOPERATION ETROITE ENTRE LA CCNR ET LES PARTENAIRES SOCIAUX

La CCNR a actualisé ses prescriptions relatives aux équipages en coopération étroite avec les partenaires sociaux. Une attention particulière a été accordée à la préservation du niveau élevé de la sécurité sur le Rhin. Les syndicats et employeurs avaient notamment proposé de rendre la formation à la navigation intérieure plus attrayante en facilitant, pour les personnes accédant à la profession, l'exonération de leur activité à bord pendant les périodes de formation dans une école professionnelle. En outre, des allègements ont été introduits pour les bateaux d'excursions journalières effectuant des voyages affrétés ainsi que pour les grands convois avec plus de quatre barges de poussage, et la qualification obsolète de « matelot garde-moteur » a été supprimée.

Les propositions des partenaires sociaux visant à faciliter le changement ou la répétition du mode d'exploitation seront examinées par la CCNR, dès que les propositions soumises à cet égard auront fait l'objet d'un examen conjoint par les employeurs et salariés.

Il est prévu d'engager sur le long terme, en coopération étroite avec la Commission européenne et les partenaires sociaux, des réflexions générales concernant la modernisation des prescriptions relatives aux équipages. La CCNR a expressément salué et appuyé le projet des partenaires sociaux d'étudier les effets du progrès technologique sur la charge de travail en navigation intérieure ainsi que les défis qui en découlent (étude TASCs devant commencer en 2017).

#### PUBLICATION DU RAPPORT INTERMEDIAIRE DE LA VISION 2018

Conformément aux objectifs et priorités de la Présidence suisse, la CCNR a publié, à l'occasion de sa session plénière d'automne, son rapport intermédiaire sur la réalisation des objectifs fixés par son document « Vision 2018 ». Cette feuille de route stratégique de la CCNR, adoptée en décembre 2013, définit huit grands domaines d'action où la position de la navigation intérieure doit être renforcée en vue de lui garantir un développement durable couvrant les plans environnemental, social et économique. Ce rapport intermédiaire présente par domaine d'action les avancées engrangées ainsi que les défis restant à relever jusqu'au terme de l'année 2018. Il souligne la volonté des acteurs de la Vision 2018 d'en faire une réalité, certes ambitieuse, mais surtout réalisable.

ENQUETE CCNR SUR L'OBLIGATION D'EQUIPEMENT EN APPAREIL AIS INTERIEUR ET EN SYSTEME POUR LA VISUALISATION DE CARTES ELECTRONIQUES

La Commission Centrale a lancé une enquête auprès des bateliers, des autorités et des sociétés installatrices dans le but d'évaluer la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système pour la visualisation de cartes électroniques. Après presque deux années de mise en œuvre de la décision d'obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et ECDIS intérieur ou en appareils comparables pour la visualisation de cartes électroniques, la CCNR a souhaité mener une évaluation pour connaître les expériences et difficultés rencontrées et donc permettre aux parties concernées par cette réglementation de faire remonter leurs propositions d'amélioration. Il s'agit pour la CCNR de prendre en compte les besoins et contraintes du terrain dans l'élaboration future de la réglementation.

La Commission Centrale s'est réjouie d'avoir reçu plus de 1000 réponses à cette enquête. La synthèse des résultats devrait être publiée au cours du second semestre de l'année 2017.

4) Relations interinstitutionnelles

**a) Commission européenne**

La coopération renforcée entre la Commission européenne et la CCNR, initiée en 2003 et suivie de la signature d'un arrangement administratif entre la DG Move et le Secrétariat de la CCNR en 2013, a encore franchi une nouvelle étape avec l'établissement d'un cadre financier pluriannuel (2016-2018) destiné à soutenir les activités concernées par cette coopération. Ce cadre a été rendu possible et formalisé par la signature d'un contrat de service entre la Commission européenne et la CCNR, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Les activités visées concernent, d'une part, le travail réglementaire dans les domaines des prescriptions techniques et des qualifications professionnelles par le biais du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI ») et, d'autre part, la mise en œuvre d'une observation du marché au plan européen. Deux premières réunions de pilotage du contrat ont eu lieu entre des représentants du Secrétariat de la Commission Centrale et de la Commission européenne (DG MOVE), les 22 février et 22 septembre à Bruxelles.

Une réunion de coordination portant sur la coopération entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR s'est tenue, le 23 septembre, à Bruxelles.

Le Secrétariat a représenté la CCNR à une réunion relative à la mise en œuvre de NAIADES, le 18 janvier à Bruxelles.

Une réunion informelle, en présence de M. Olivier ONIDI, directeur DG Move, et de son collaborateur, M. Marc VANDERHAEGEN, a eu lieu avec les membres du Secrétariat de la CCNR, le 29 avril à Strasbourg.

En marge de la session plénière d'automne de la Commission Centrale le 7 décembre, une réunion informelle a également eu lieu avec M. Matthew BALDWIN, directeur général adjoint Mobilité auprès de la Commission européenne, accompagné de M. Dimitrios THEOLOGITIS, en présence de représentants des Etats membres de la CCNR et du Secrétariat de la Commission Centrale.

Enfin, le Secrétariat a représenté la CCNR aux réunions du Forum « Rhine-Alpine Core Network Corridor », les 14 mars, 126 septembre et 5 décembre à Bruxelles.

## **b) Commission de la Moselle**

Dans le cadre de l'accord de coopération signé en 2014, une troisième réunion commune entre le Secrétariat de la CM et le Secrétariat de la CCNR s'est tenue le 30 septembre à Strasbourg.

Les échanges ont porté sur les activités réglementaires et d'information dans les domaines:

- de la police de la navigation : harmonisation de l'obligation d'annonce et extension de l'obligation d'annonce par voie électronique aux bateaux citernes (articles 12.01 RPNR et 9.05 RPNM), enquête CCNR sur la mise en œuvre de la décision relative à l'obligation d'équipement et d'utilisation de l' AIS Intérieur et du système de visualisation de cartes électroniques, mise à jour de la partie générale du guide de radiotéléphonie et actualisation du catalogue des amendes ;
- et de l'observation du marché et de l'échange de données statistiques : le bilan de la coopération entre les deux institutions pour le 1<sup>er</sup> semestre 2016 dans le domaine de l'observation du marché s'est révélé plus que satisfaisant, avant de se poursuivre durant le deuxième semestre.

On peut également souligner la participation de la Commission de la Moselle à deux journées de travail du groupe de travail du Règlement de Police de la CCNR (18 février et 25 août).

## **c) Commission du Danube**

Des rencontres de travail entre les directions des Secrétariats de la Commission du Danube et de la Commission Centrale ont eu lieu le 1<sup>er</sup> mars à Budapest, le 4 avril à Strasbourg et les 28 et 29 septembre à Budapest, sur le thème de la coopération entre les deux organisations dans le domaine de l'observation du marché de la navigation intérieure européenne.

## **d) Commission Internationale pour la Protection du Rhin**

Des représentants des Secrétariats de la CIPR et de la CCNR se sont réunis le 8 juin à Strasbourg pour un échange informel d'informations. Les représentants des deux Secrétariats ont exprimé leur volonté commune de redonner de l'élan à la coopération entre Secrétariats dans le contexte des défis actuels.

## **5) Organisations internationales**

La Commission Centrale a été représentée par le Secrétariat :

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

6) Accords administratifs

Le Secrétariat de la Commission Centrale a participé aux deux réunions (26-27 avril et 11-12 octobre) du Comité RAINWAT chargé d'administrer, harmoniser et optimiser l'Arrangement régional relatif au service de radiocommunications sur les voies de navigation intérieures.

7) Organisations non gouvernementales

Le Secrétariat a participé aux manifestations organisées par :

- l'Association Internationale de Navigation (AIPCN);
- la "Federation of European Tank Storage Associations" (FETSA) ;
- l'Association Internationale pour la Sauvegarde des Intérêts communs de la Navigation intérieure européenne et de l'Assurance et pour la Tenue d'un Registre des Bateaux intérieurs en Europe (IVR) ;
- l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) ;
- l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB) ;
- l'"Education in Inland Navigation" (EDINNA) ;
- la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI).

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

Les 71<sup>ème</sup> et 72<sup>ème</sup> sessions du Centre Administratif se sont tenues, sous la présidence de Mme FOUGERON, de la délégation française, le 1<sup>er</sup> avril et, sous la présidence de M. DONIS, de la délégation belge, le 28 octobre à Strasbourg.



#### IV) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les membres suivants :

##### JUGES

M. BALL	Allemagne
M. DE BAETS	Belgique
M. WOEHLING	France
M. DE SAVORNIN- LOHMAN	Pays-Bas
Mme STAMM	Suisse

##### JUGES-SUPPLEANTS

M. GÖBEL	Allemagne
M. BULLYNCK	Belgique
M. BANGRATZ	France
M. HAAK	Pays-Bas
M. LÖTSCHER	Suisse

##### GREFFIER

Mme BRAAT, Conseillère juridique de la CCNR.

##### AUDIENCES

La Chambre des Appels a siégé, sous la présidence de Mme STAMM, les 17 février et 16 novembre à Strasbourg, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort trois jugements en matière civile.

**PROTOCOLE 26**

**Communiqué à la presse**

**Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

**PROTOCOLE 27**

**Date de la prochaine session**

**Résolution**

La prochaine session plénière se tiendra le 7 décembre 2017 à Strasbourg.