



**SESSION DE PRINTEMPS 2018  
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES  
(2018-I)**

Strasbourg, le 7 juin 2018



**SESSION DE PRINTEMPS 2018**

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES**

**(2018-I)**

**Strasbourg, le 7 juin 2018**



# 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 : 150 ans de l'Acte de Mannheim – Congrès du jubilé et déclaration ministérielle .....	1
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne .....	1
Protocole 4 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) .....	1
Protocole 5 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales .....	1
Protocole 6 : Questions juridiques .....	1
<b>III. Aspects économiques</b>	
Protocole 7 : Situation économique de la navigation rhénane .....	2
<b>IV. Patentes de batelier et équipages</b>	
Protocole 8 : État des travaux de modernisation des prescriptions du RPN relatives aux qualifications .....	10
<b>V. Règles de circulation et services d'information fluviale sur le Rhin</b>	
Protocole 9 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Sommaire, articles 1.01, lettres ad), ae), af), 1.07, chiffres 2 à 6, 1.10, chiffre 1, lettres ac), ad), ae), 2.06, 6.28, chiffres 10 à 13, 7.08, 8.11, 10.01, chiffre 3, uniquement le secteur Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 à 15.09, annexe 3, croquis 62, 66, et annexe 7, section I, sous-section A, indication relative au panneau A.9).....	10
Protocole 10 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin – Références à l'ADN et adaptations linguistiques (RPNR) (Articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b).....	21
Protocole 11 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffres 2 et 4) .....	24
Protocole 12 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d'annonce (Article 12.01) .....	27

Protocole 13 : Appareils AIS Intérieur et systèmes de visualisation de cartes électroniques sur le Rhin - Conclusions et recommandations dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement .....	31
<b>VI. Prescriptions techniques des bateaux</b>	
Protocole 14 : Prescriptions techniques des bateaux.....	31
<b>VII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure</b>	
Protocole 15 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure .....	32
<b>VIII. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable</b>	
Protocole 16 : Nouvelle construction d'une installation de chargement pour la manutention de gravier, d'un poste d'accostage et de trois aires de stationnement à Ottmarsheim, p.k. 194,000 - 195,000 et à Fessenheim, p.k. 211,000 - 212,000 .....	32
Protocole 17 : 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 2017 (2017-I-20).....	39
Protocole 18 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2017-I-19).....	42
<b>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</b>	
Protocole 19 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail, et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.....	47
<b>X. Budget et administration</b>	
Protocole 20 : Budget de la Commission centrale pour 2019 .....	75
Protocole 21 : Amendements au Règlement du personnel du Secrétariat et au Règlement du Comité du personnel.....	75
Protocole 22 : Budget du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2019.....	84
Protocole 23 : Nomination et indemnisation du conciliateur et du conciliateur suppléant .....	84
Protocole 24 : Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission centrale en 2017.....	89

**XI. Questions diverses**

Protocole 25 : Communiqué à la presse.....	102
Protocole 26 : Date de la prochaine session .....	102



## **RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2018**

---

### **PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 2**

#### **150 ans de l’Acte de Mannheim Congrès du jubilé et déclaration ministérielle**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 3**

#### **Coopération de la CCNR avec l’Union européenne**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 4**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 5**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 6**

#### **Question juridiques**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 7**

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

#### **Résolution**

La Commission centrale,  
après avoir pris connaissance du rapport verbal du Président de son Comité économique,  
prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour  
l'année 2017

#### **Annexe**

## Annexe au protocole 7

### Résumé

Le présent document contient un résumé des principales conclusions du rapport annuel 2017 de la CCNR sur l'observation du marché. Une grande place y est accordée aux analyses des statistiques du transport de marchandises sur le Rhin. Les résultats pour 2017 n'étaient pas encore disponibles pour tous les États membres de l'UE au moment de la rédaction du présent document.

Le transport de conteneurs sur le Rhin et dans certaines régions d'Allemagne et de France est également abordé. Ensuite est présentée une analyse comparative de la structure des marchandises et du développement des flottes de la navigation rhénane et danubienne. À la fin du document est présentée une synthèse des derniers résultats pour les croisières fluviales.

En 2017, le trafic sur le Rhin a augmenté au total de 0,3 % par rapport à l'année précédente. Bien que les niveaux d'eau du Rhin se soient améliorés au cours de l'année, ils ont été trop bas sur l'ensemble de l'année pour permettre de meilleurs résultats en termes de développement du transport.

Le transport de conteneurs sur le Rhin a toutefois augmenté de 6 %, notamment en raison d'effets particuliers tels que l'accident survenu à Rastatt. En ce qui concerne les autres bassins fluviaux européens, le transport de conteneurs a augmenté sur l'Elbe, sur le Mittellandkanal, sur la Seine et dans le nord de la France.

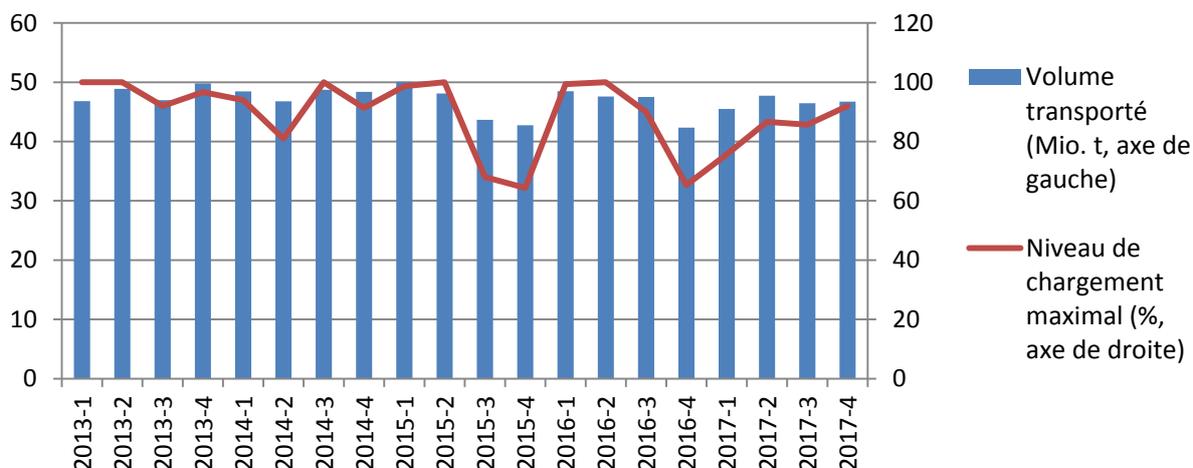
Grâce à une nette augmentation du nombre de nouvelles constructions de bateaux à cale sèche et de bateaux-citernes, la flotte rhénane a pu enrayer en 2017 la tendance à la baisse du nombre de bateaux qui prévalait depuis plusieurs années.

En revanche, le nombre de passagers des croisières fluviales n'a que faiblement augmenté en 2017. Le trafic sur le Rhin a néanmoins enregistré une forte hausse de 20 % (valeur déterminée sur la base du nombre de passages de bateaux à Iffezheim).

### 1. Transport des marchandises sur le Rhin

La comparaison des volumes transportés sur le Rhin et des conditions hydrologiques révèle une corrélation relativement forte pour la période du 1<sup>er</sup> trimestre 2013 au 4<sup>ème</sup> trimestre 2017. Les périodes de basses eaux ont entraîné une diminution du degré de chargement des bateaux, d'où une baisse du volume total transporté. À cet égard, les conditions ont été marquées par une amélioration au cours de l'année 2017, les niveaux d'eau ayant augmenté de façon significative par rapport au faible niveau de janvier 2017. Sur l'année 2017, les valeurs moyennes sont néanmoins restées plus défavorables que l'année précédente.

**Figure 1 : niveau de chargement maximal possible pour les bateaux à Kaub et volume de transport sur le Rhin par trimestres \***



Source : calcul du CCNR sur la base de données de Destatis et de l'Administration fédérale de l'eau et de la navigation (VSW), mises à disposition par l'institut fédéral d'hydrologie (BfG). \* Bateaux présentant un tirant d'eau de trois mètres

Le volume transporté en 2017 est resté à peu près stable par rapport à l'année précédente, à 186,4 millions de tonnes. Des baisses ont été observées pour le charbon et les produits agricoles (l'impact des mauvaises récoltes en 2016 a perduré), tandis qu'une hausse a été observée principalement pour le transport de conteneurs et de métaux.

**Transport de marchandises sur le Rhin traditionnel (en 1000 tonnes)**

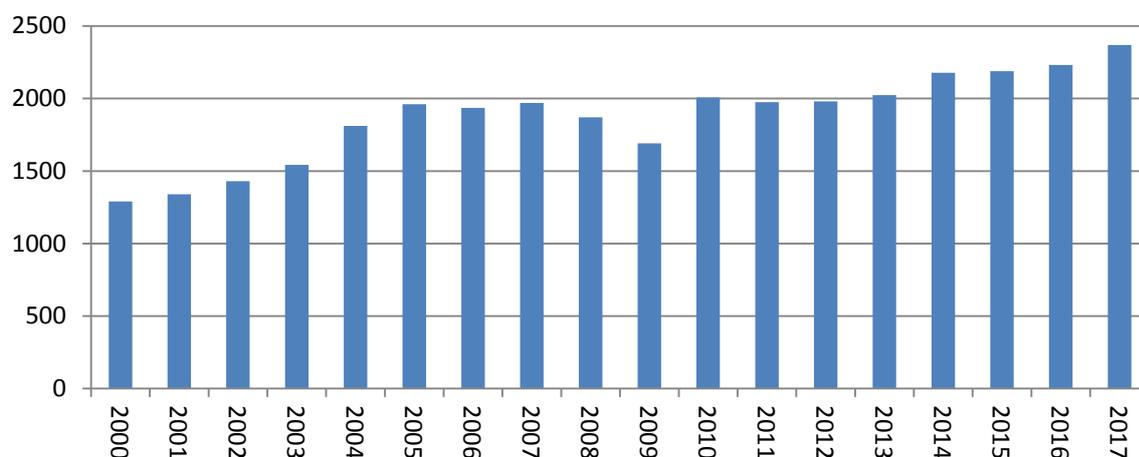
	2016 (1000 t)	2017 (1000 t)	Variation 2017 par rapport à 2016	Variation 2016 par rapport à 2015
Charbon	30 925	28 152	-9 %	2 %
Produits pétroliers	28 467	28 999	2 %	-1 %
Minerais	25 516	25 479	0 %	-2 %
Matériaux de construction	24 107	24 889	3 %	0 %
Produits chimiques	20 940	21 451	2 %	5 %
Conteneurs	20 475	21 609	6 %	4 %
Produits agricoles	20 057	17 323	-14 %	-3 %
Métaux	10 726	11 345	6 %	-4 %
Autres marchandises	4 681	7 158		
<b>Total</b>	<b>185 894</b>	<b>186 404</b>	<b>+0,3 %</b>	<b>1 %</b>

Source : calcul de la CCNR sur la base de données de Destatis.

## 2. Transport de conteneurs

Après une évolution relativement faible au cours des deux années précédentes, le transport de conteneurs sur le Rhin a augmenté de 6 % en 2017, à la fois en volumes de marchandises transportées et en EVP. Ici sont intervenus des effets particuliers. Ainsi, la ligne ferroviaire le long du Rhin a été fermée pendant plusieurs semaines au cours de l'été 2017 en raison d'un accident de chantier, ce qui a entraîné une augmentation des transports de conteneurs sur le Rhin. Ces effets se sont aussi répercutés très clairement sur les chiffres concernant la manutention dans les ports rhénans suisses. Sur la période 2000-2017, le transport de conteneurs sur le Rhin a augmenté de 84 %. Ils ont doublé si l'on compare les années 1999 et 2017.

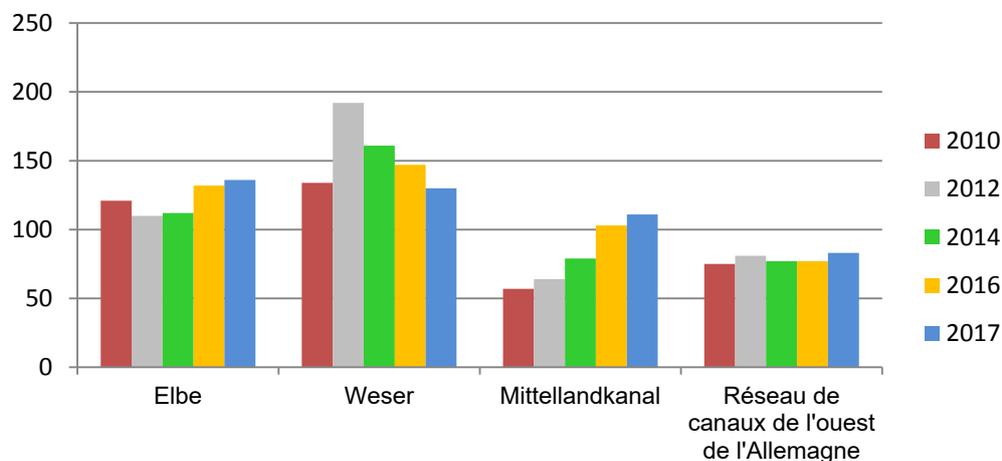
**Figure 2 : transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel de 2000 à 2017**  
(en 1000 EVP)



Source : Destatis et calcul de la CCNR

Le transport de conteneurs demeure relativement faible à ce jour sur les voies d'eau allemandes autres que le Rhin. Une tendance à la hausse est néanmoins constatée sur l'Elbe et sur le Mittellandkanal, dans le nord de l'Allemagne. Sur la Weser subsistent des obstacles infrastructurels (trop faibles dimensions des écluses) qui se traduisent par une baisse. Le transport de conteneurs est relativement stable dans le bassin de la Ruhr. Sur le Danube et dans la région de Berlin, le transport de conteneurs demeure extrêmement faible.

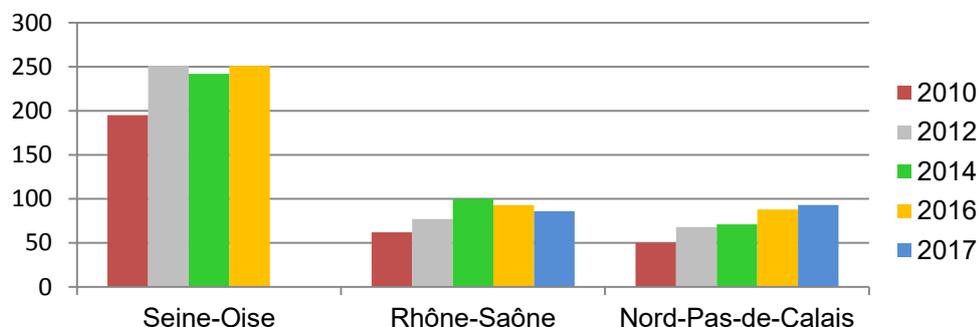
**Figure 3 : transport de conteneurs par régions en Allemagne (sans le Rhin, en 1000 EVP)**



Source : Destatis

Sur les voies d'eau françaises, le transport de conteneurs a augmenté essentiellement sur la Seine et dans la région Nord-Pas-de-Calais. Sur le Rhône, une baisse a été constatée en 2016 et en 2017. Les raisons en sont des perturbations du transport de conteneurs dans l'arrière-pays du port de Marseille. De nouvelles alliances maritimes ont ainsi perturbé les lignes de transport de conteneurs sur le Rhône en 2016 et en 2017. Parallèlement, des phases temporaires de hautes eaux ont aussi joué un rôle.

**Figure 4 : transport de conteneurs par régions en France (sans le Rhin, en 1000 EVP)**



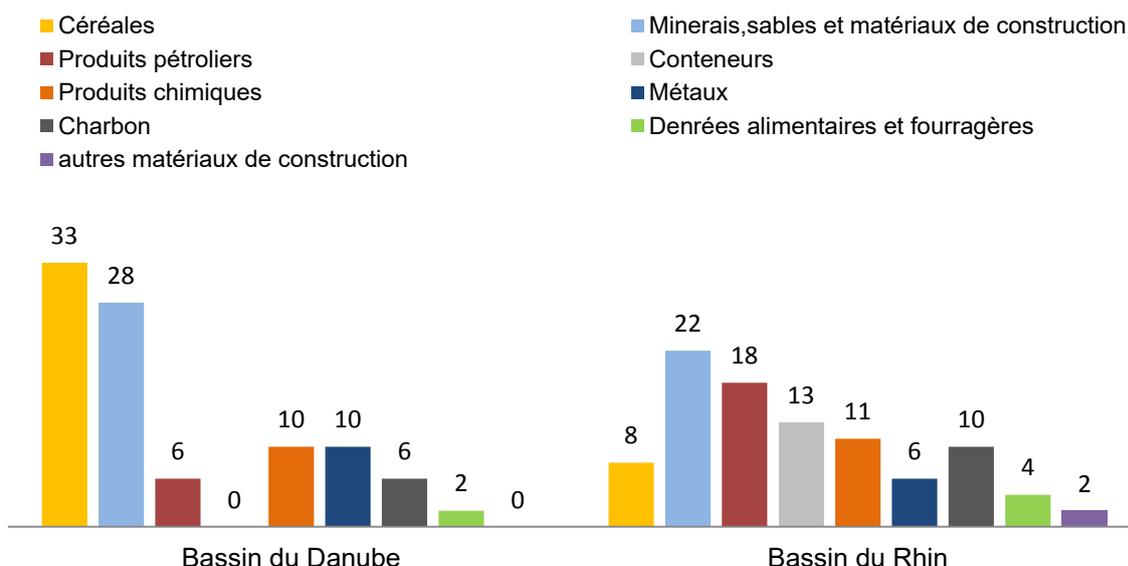
Source : VNF

### 3. Comparaisons structurelles entre le bassin du Rhin et le bassin du Danube

#### a) Transport de marchandises

Les transports de marchandises sur le Rhin et le Danube ne se différencient pas seulement par les volumes transportés. La structure des marchandises est également très différente. Dans le bassin du Danube, les céréales et les minerais de fer représentent plus de 50 % des marchandises transportées. Il prévaut ainsi une forte concentration sur seulement deux catégories de marchandises. Il en résulte une grande vulnérabilité de la navigation sur le Danube en cas de mauvaises récoltes ou de crises conjoncturelles dans l'industrie sidérurgique.

**Figure 5 : structure des marchandises dans les États du Danube et du Rhin (en % sur la base des TKM)\***



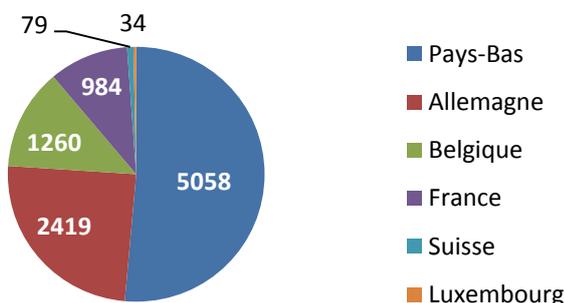
Source : analyse de la CCNR sur la base de données d'Eurostat [iww\_go\_atygo] Pays danubiens = Bulgarie, Croatie, Autriche, Roumanie, Slovaquie, Hongrie ; pays rhénans = Belgique, Allemagne, France, Luxembourg, Luxembourg, Pays-Bas.

Si la navigation rhénane est également marquée par une dépendance relativement forte vis-à-vis de l'industrie sidérurgique, le degré de diversification y est néanmoins plus avancé qu'en navigation danubienne. La hausse du transport de conteneurs contribue certainement à cette diversification, le transport de conteneurs représentant 13 % de la prestation de transport dans les pays rhénans.

b) *Flottes*

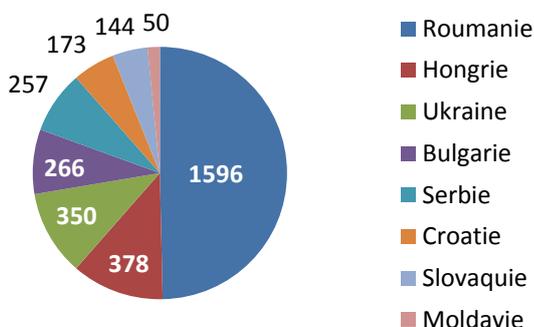
Les flottes des pays du Rhin et du Danube se caractérisent chacune par la part élevée d'un seul pays. Parmi les pays danubiens, il s'agit de la Roumanie, d'où provient environ la moitié des bateaux. Parmi les pays rhénans, il s'agit des Pays-Bas, où sont également enregistrés environ la moitié des bateaux.

**Figure 6 : structure de la flotte des pays rhénans - nombre des bateaux à cale sèche et citerne, pousseurs et remorqueurs, par nationalité des bateaux\* (2017)**



Source : analyse de la CCNR \* les valeurs pour l'Allemagne sont celles de l'année 2016

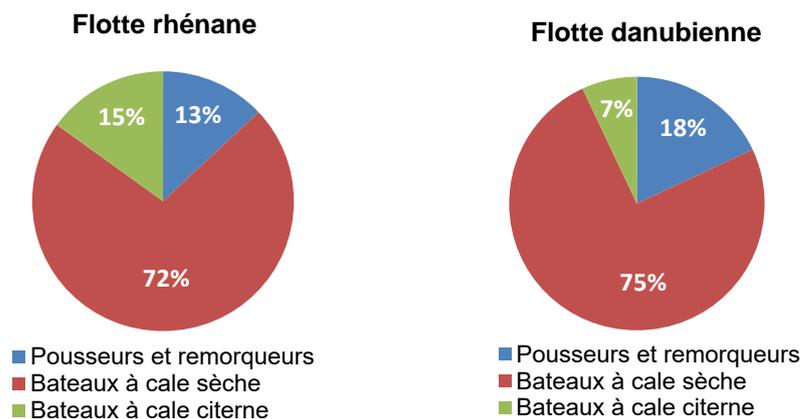
**Figure 7 : structure de la flotte des pays danubiens - nombre des bateaux à cale sèche et citerne, pousseurs et remorqueurs, par nationalité des bateaux (2016)**



Source : statistiques de la Commission du Danube

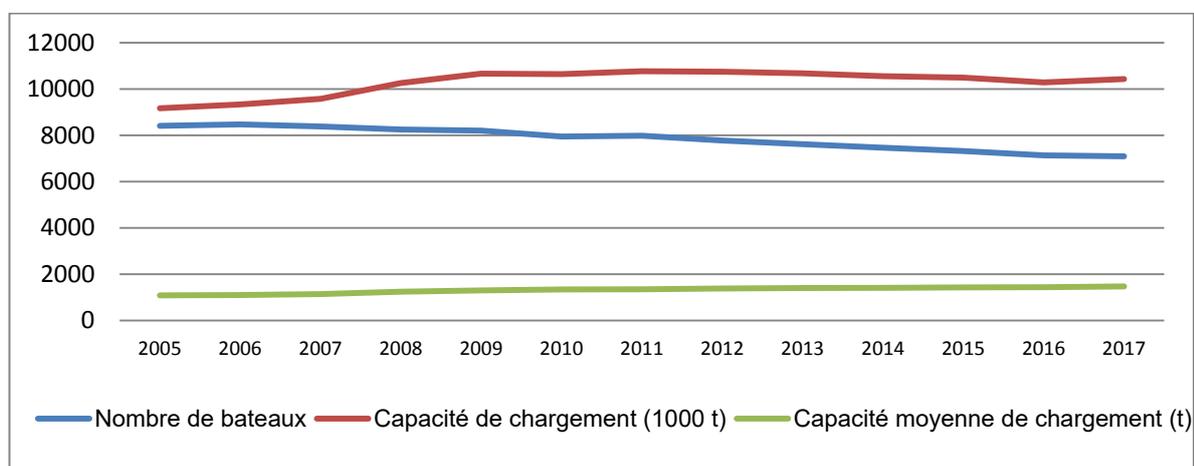
De manière générale, les flottes du Rhin et du Danube ne sont pas très différentes. Par rapport au bassin du Rhin, les pousseurs et remorqueurs jouent toutefois un rôle plus important dans le bassin du Danube en termes de pourcentage. L'évolution de la flotte des bateaux à cale sèche (sans les pousseurs et remorqueurs) fait apparaître pour les pays rhénans que la tendance à la baisse a été stoppée en 2017. Le nombre des bateaux nouvellement mis sur le marché a en effet fortement augmenté en 2017. Les données concernant la flotte danubienne ne sont pas encore disponibles pour l'année 2017.

**Figure 8 : structure de la flotte rhénane et de la flotte danubienne**



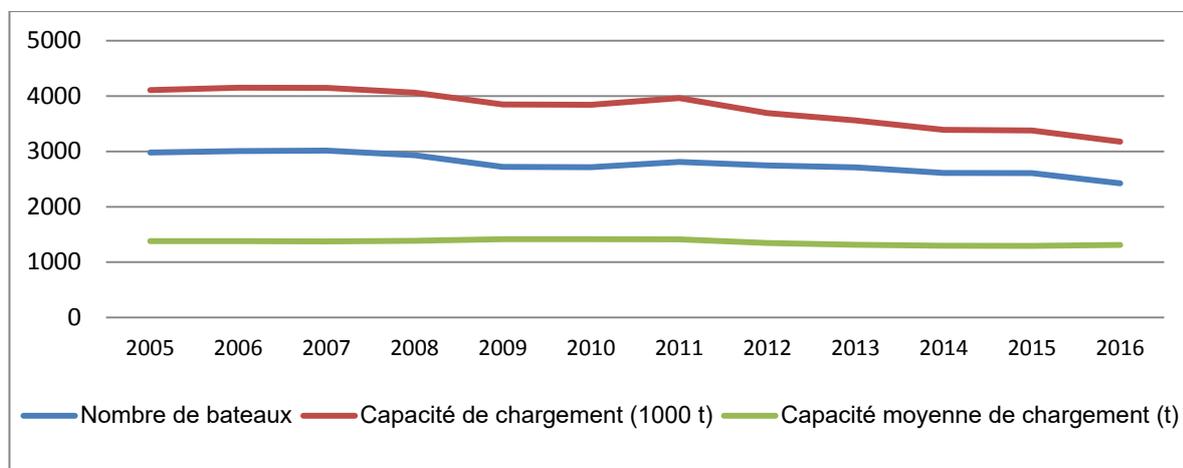
Source : CCNR et statistiques de la Commission du Danube

**Figure 9 : Evolution de la flotte à cale sèche dans les pays rhénans\***



Source : analyse de la CCNR sur la base de statistiques nationales de l'administration \* Pour l'Allemagne, les valeurs de 2017 concernent l'année 2016.

**Figure 10 : évolution de la flotte à cale sèche dans les pays danubiens**

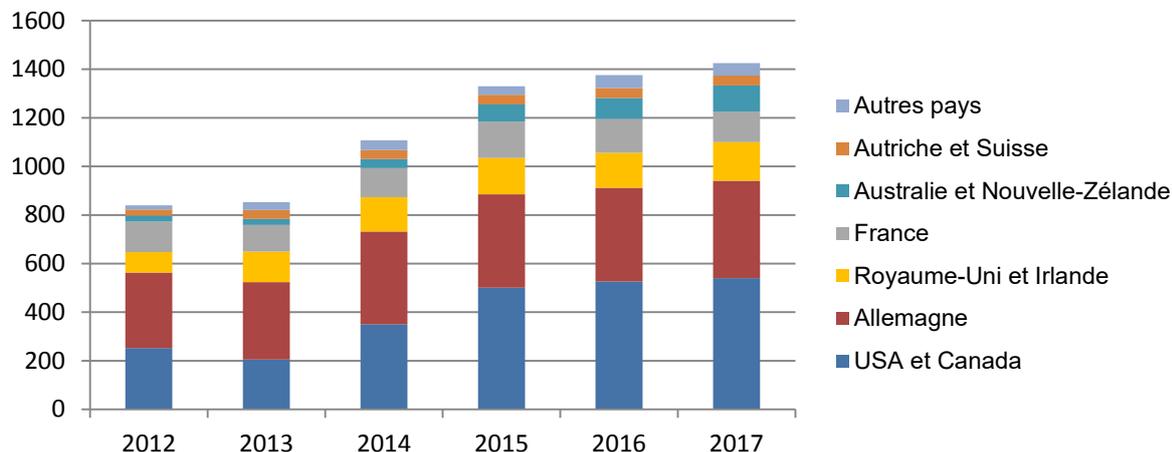


Source : statistiques de la Commission du Danube

#### 4. Navigation à passagers

Dans le segment des croisières fluviales, l'évolution de la demande ne s'est pas traduite en 2017 par un taux de croissance aussi élevé que celui constaté encore en 2014 et 2015. Cela s'explique par les attentats terroristes qui ont eu lieu en Europe depuis lors, ces événements extrêmes ayant pour effet d'affaiblir la demande de la part des américains.

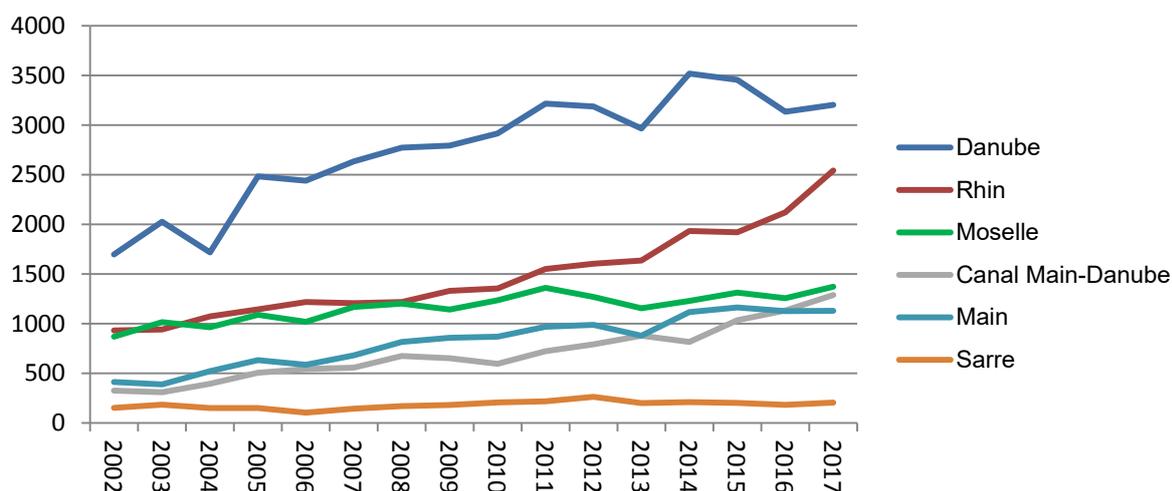
**Figure 11 : nombre de passagers à bord de bateaux de croisières fluviales en Europe (en 1000 personnes)**



Source : IG River Cruise / Deutscher Reiseverband / SeaConsult

Le Danube et le Rhin restent les deux fleuves sur lesquels ont lieu la plupart des croisières en Europe. Le Danube a été confronté à des périodes de hautes eaux et de basses eaux en 2013 et 2016, mais a pu se stabiliser en 2017. Sur le Rhin a été enregistrée en 2017 une hausse de 20 %.

**Figure 12 : nombre de passages d'écluses par des bateaux de croisières fluviales sur les fleuves européens\***



Source : administration allemande des voies d'eau et de la navigation

\* nombre de passages de bateaux vers l'amont et vers l'aval. Écluses Jochenstein (Danube), Iffezheim (Rhin), Koblenz (Moselle), Kelheim (Canal Main-Danube), Kostheim (Main), Kanzem (Sarre).

## PROTOCOLE 8

### État des travaux de modernisation des prescriptions du RPN relatives aux qualifications

Pas de résolution.

## PROTOCOLE 9

### **Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Sommaire, articles 1.01, lettres ad), ae), af), 1.07, chiffres 2 à 6, 1.10, chiffre 1, lettres ac), ad), ae), 2.06, 6.28, chiffres 10 à 13, 7.08, 8.11, 10.01, chiffre 3, uniquement le secteur Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 à 15.09, annexe 3, croquis 62, 66, et annexe 7, section I, sous-section A, indication relative au panneau A.9)**

1. Conformément à l'article 1.22, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin, des prescriptions de caractère temporaire peuvent être édictées pour prendre des mesures de police de la navigation en attendant une modification dudit règlement ou à titre d'essai. Leur durée de validité ne peut excéder 3 ans.
2. La présente résolution vise à transformer certaines prescriptions de caractère temporaire en prescriptions de caractère définitif, dans le but de faciliter la lisibilité et la mise en œuvre du Règlement.
3. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) et des études d'impact réalisées par la délégation néerlandaise sont présentés ci-après.

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

1. Par la résolution 2015-I-7, complétée et en partie corrigée par la résolution 2015-II-15, la CCNR a adopté plusieurs prescriptions de caractère temporaire relatives à l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL). Comme exposé dans lesdites résolutions, ces prescriptions accompagnent la décision de la CCNR d'autoriser l'utilisation du GNL, en posant certaines exigences visant à garantir la sécurité de la navigation. Les dispositions concernées sont les articles 1.01, lettres ad), ae) et af), 1.10, chiffre 1, lettres ac), ad) et ae), 2.06, 6.28, chiffres 10, 11, 12 et 13, 7.08, 8.11, 15.06, 15.07, 15.08, 15.09, ainsi que l'annexe 3, croquis 62 et 66, et l'annexe 7, section I, sous-section A. L'expérience acquise depuis leur entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> décembre 2015, montre que leur application ne pose actuellement pas de difficultés particulières. Il convient dès lors de les adopter définitivement plutôt que d'en proroger la durée de validité pour une nouvelle période temporaire.
2. Plusieurs prescriptions de caractère temporaire concernent les exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers. Les prescriptions figurant à l'article 1.07, chiffres 2 et 5 ont été initialement adoptées par la résolution 2001-II-15, et renouvelées en dernier lieu par la résolution 2015-I-13. L'article 1.07, chiffre 5 a été adopté définitivement par la résolution 2014-II-14. L'article 1.07, chiffre 3 a été adopté par la résolution 2015-II-16 en tant que prescription de caractère temporaire, afin d'adapter aux bâtiments transportant quatre couches de conteneurs les prescriptions relatives à la vue dégagée. La résolution 2015-II-16 a procédé à une renumérotation des différents paragraphes de l'article 1.07, sur la base de l'article 1.22, chiffre 3, du Règlement. L'expérience acquise depuis l'entrée en vigueur des prescriptions de caractère temporaire précitées montre que leur application ne pose pas de difficultés particulières. Il convient dès lors de les adopter définitivement plutôt que d'en proroger la durée de validité pour une nouvelle période temporaire. Dans un souci de clarté, l'ensemble des dispositions de cet article, y compris celles qui ont déjà été adoptées à titre définitif mais dont la numérotation a ensuite été modifiée par une prescription de caractère temporaire, sera repris ici au titre d'amendement définitif au RPNR.

3. L'article 10.01 chiffre 3, relatif à la restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim - Mannheim-Rheinau) est une prescription de caractère temporaire initialement adoptée par la résolution 2003-II-22 et prorogée en dernier lieu par la résolution 2015-I-13. L'expérience acquise, de plus de 10 ans, montre qu'elle ne pose pas de difficultés particulières. Sa transformation en prescription définitive semble donc appropriée.

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

Une première option consisterait à ne pas proroger les prescriptions de caractère temporaire ici considérées. Ces dispositions perdraient alors leur validité, alors que l'expérience a montré leur pertinence.

Une deuxième option consisterait à les proroger de nouveau comme prescriptions de caractère temporaire, pour une durée supplémentaire de trois ans. Ceci reviendrait à maintenir inutilement une incertitude juridique. En effet, ces dispositions ont été appliquées sur une période suffisamment longue pour que l'on puisse d'ores et déjà conclure à leur pertinence à long terme.

### **Conséquences de ces amendements**

Les amendements proposés reprennent à l'identique les prescriptions de caractère temporaire adoptées par des résolutions antérieures et les transforment en amendements définitifs. Les conséquences desdits amendements sont dès lors identiques à ceux déjà exposés dans les résolutions antérieures pertinentes (résolutions 2001-II-15, 2003-II-22, 2015-I-7, 2015-I-13, 2015-II-15, 2017-II-19, annexe 2).

## **Résolution**

La Commission centrale,

vu les résolutions 2015-I-7 et 2015-II-15 établissant des prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible,

vu les résolutions 2001-II-15, 2015-I-13 et 2015-II-16 concernant les exigences relatives au chargement, à la visibilité et nombre maximal de passagers,

vu les résolutions 2003-II-22 et 2015-I-13 concernant la restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim - Mannheim-Rheinau),

dans le but de faciliter la lisibilité et la mise en œuvre du RPNR,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

adopte les amendements au sommaire, aux articles 1.01, 1.07, 1.10, 2.06, 6.28, 7.08, 8.11, 10.01, 15.06, 15.07, 15.08, 15.09, annexes 3 et 7 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe de la présente résolution.

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

### **Annexe**

**Annexe au protocole 9**

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *Les indications relatives au chapitre 2 sont complétées par l'indication à l'article 2.06 suivante :*

« 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »

b) *Les indications relatives au chapitre 8 sont complétées par l'indication à l'article 8.11 suivante :*

« 8.11 Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »

c) *Après l'indication relative à l'article 15.06 est insérée l'indication suivante relative à l'article 15.07 :*

« 15.07 Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) »

d) *Les indications relatives aux articles 15.07 et 15.08 existants deviennent les indications relatives aux articles 15.08 et 15.09.*

2. *A l'article 1.01, les lettres ad), ae) et af) suivantes sont insérées après la lettre ac :*

« ad) "système de GNL" ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;

ae) "zone d'avitaillement" la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;

af) "gaz naturel liquéfié (GNL)" un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C. »

3. *L'article 1.07 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

« 2. La vue dégagée ne doit pas être restreinte par le chargement ou par l'assiette du bâtiment à plus de 350 m vers l'avant.

Si la visibilité directe vers l'arrière est restreinte en cours de voyage, il est possible de compenser ce défaut de visibilité par un moyen optique donnant sur un champ suffisant une image claire et sans déformation.

Lorsque la visibilité directe vers l'avant est insuffisante en raison de la cargaison pour permettre le passage sous des ponts ou dans les écluses, il est possible durant le passage de compenser ce défaut de visibilité par l'utilisation de périscopes à réflecteurs plats, d'appareils radar ou d'une vigie en contact permanent avec la timonerie. »

*b) Après le chiffre 2 est inséré un nouveau chiffre 3 comme suit :*

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

*c) Les chiffres 3 à 5 existants deviennent les chiffres 4 à 6.*

*d) Dans le nouveau chiffre 5, les termes « à l'article 22.01 du Règlement de visite des bateaux du Rhin » sont remplacés par « à l'article 27.01 de l'ES-TRIN ».*

*4. L'article 1.10, chiffre 1, est modifié comme suit :*

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

« ac) l'attestation de déchargement conformément à l'article 15.08, chiffre 2, »

*b) Les lettre ad) et ae) sont ajoutées comme suit :*

« ad) pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation prescrit à l'annexe 8, chiffre 1.4.9, de l'ES-TRIN, et le dossier de sécurité prescrit à l'article 30.03, chiffre 1, de l'ES-TRIN,

ae) pour les bâtiments arborant la marque d'identification, visée à l'article 2.06, les attestations du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement, prescrites à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »

5. *L'article 2.06 est ajouté au chapitre 2 comme suit :*

**« Article 2.06**

*Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (Annexe 3 : croquis 66)*

1. Les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible doivent porter une marque d'identification.
2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ».

La dimension du plus grand côté du rectangle doit être d'au moins 60 cm. La hauteur des caractères est d'au moins 20 cm. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnelles à la hauteur.

3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.
4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit. »

6. *L'article 6.28 est modifié comme suit :*

a) *Après le chiffre 9 est ajouté le chiffre 10 suivant :*

« 10. Les bâtiments et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL durant l'éclusage. »

b) *Les chiffres 10 à 12 existants deviennent les chiffres 11 à 13.*

7. *L'article 7.08 est rédigé comme suit :*

**« Article 7.08**

*Garde et surveillance*

1. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord
  - a) des bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06,
  - b) des bâtiments en stationnement qui portent une signalisation visée à l'article 3.14 et
  - c) des bateaux à passagers en stationnement lorsque s'y trouvent des passagers.

2. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
    - a) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre a), est titulaire d'une attestation d'expertise prescrite à l'article 4bis.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,
    - b) pour les bâtiments visés au chiffre 1, lettre b), est titulaire de l'attestation d'expertise prescrite à l'article 4.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
  3. A bord de bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
    - a) du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé comme combustible à bord du bâtiment,
    - b) les données d'exploitation du système de GNL des bâtiments sont surveillées à distance et
    - c) les bâtiments sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.
  4. A bord des bâtiments en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
    - a) ceux-ci stationnent dans un bassin portuaire et
    - b) les autorités compétentes ont dispensé les bâtiments de l'obligation visée au chiffre 1 ci-avant.
  5. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.
  6. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant. »
8. *L'article 8.11 est ajouté au chapitre 8 comme suit :*

**« Article 8.11**

*Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible*

1. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer que :
  - a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment et
  - b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bâtiment à avitailler soient en place entre le bâtiment et le quai.

2. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.

Cette disposition ne s'applique pas :

- a) aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;
- b) aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;
- c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et
- d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.

3. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.

4. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire. »

9. A l'article 10.01, chiffre 3, les indications relatives au secteur Gernersheim – Mannheim-Rheinau sont rédigées comme suit :

«

Secteurs	Echelles de référence pour les montants et les avalants Hauteur des eaux	
	Marque I	Marque II
<i>Gernersheim (p.k. 384,00)</i> _____		
Gernersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	7,30
<i>Mannheim-Rheinau (p.k. 410,50)</i> _____		

»

10. Le chapitre 15 est modifié comme suit :

a) L'article 15.06 est rédigé comme suit :

**« Article 15.06**

*Obligation de vigilance lors de l'avitaillement*

1. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que :
  - a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles du dispositif de jaugeage,
  - b) lors d'un remplissage individuel des réservoirs à combustible, les vannes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des réservoirs à combustible entre elles sont fermées,
  - c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
  - d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, lettre a), de l'ES-TRIN est utilisée.
2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bâtiment responsables de la procédure d'avitaillement se sont accordées sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :
  - a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, de l'ES-TRIN,
  - b) une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
  - c) la quantité à avitailler par réservoir à combustible et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des réservoirs à combustible,
  - d) l'ordre de remplissage des réservoirs à combustible et
  - e) la vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.
3. Le conducteur d'un bateau avitailleur n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au chiffre 2. »

b) Après l'article 15.06 est ajouté l'article 15.07 suivant :

**« Article 15.07**

*Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)  
(Annexe 3 : Croquis 62)*

1. Les prescriptions de l'article 15.06, chiffre 1, lettres a) et b) et chiffre 2, lettres a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).
2. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.

3. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.
4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.
5. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer :
  - a) que le bâtiment à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bâtiments en cas de danger ;
  - b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) des bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 conforme au Standard défini par la CCNR ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
  - c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.
6. La liste de contrôle visée au chiffre 5, lettre b) doit :
  - a) être remplie en deux exemplaires,
  - b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au chiffre 5, lettre b) ci-dessus et
  - c) être conservée à bord du bâtiment durant 3 mois.
7. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que
  - a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
  - b) la pression et la température du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) restent dans les conditions normales d'exploitation ;
  - c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) reste entre les niveaux autorisés ;
  - d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.

8. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL),
- a) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10,00 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;
  - b) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (Annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
  - c) de nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.
9. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) sont nécessaires :
- a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
  - b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ;
  - c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement. »

c) *Les articles 15.07 et 15.08 actuels deviennent les articles 15.08 et 15.09*

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

a) *L'indication relative au croquis 62 est rédigée comme suit :*

« Art. 3.33 Interdiction de stationner côte à côte  
Art. 15.07, chiffre 8, lettre a) Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL). »

b) *Le croquis 66 ci-après est ajouté comme suit :*

« SIGNALISATION DE NUIT	Croquis	SIGNALISATION DE JOUR
	66	

Art 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »

12. *A l'annexe 7, section I, sous-section A, l'indication relative au panneau A.9 est rédigée comme suit :*

« **A.9** Interdiction de créer des remous  
(voir articles 6.20, ch. 1, lettre e) et 15.07, ch. 8, lettre b)) »

## PROTOCOLE 10

### **Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin – Références à l'ADN et adaptations linguistiques (RPNR) (articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b)**

1. La présente résolution vise tout d'abord à modifier la référence au 8.1.8 de l'ADN, figurant actuellement aux articles 3.14, chiffre 7, et 7.07, chiffre 2, lettre b) du Règlement de police pour la navigation du Rhin, par une référence au 1.16.1.1.1 de l'ADN.
2. En deuxième lieu, la présente résolution vise à modifier la version néerlandaise de l'article 7.07, chiffre 2, lettre b) pour la rendre identique aux formulations retenues dans les deux autres versions linguistiques.
3. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) et des études d'impact réalisées par la délégation néerlandaise sont présentés ci-après.

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

1. Du fait des modifications apportées au règlement annexé à l'ADN, dans sa version en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le 8.1.8 du règlement annexé à l'ADN auquel renvoient actuellement les articles 3.14, chiffre 7, et 7.07, chiffre 2, lettre b) du RPNR, est désormais référencé sous 1.16.1.1.1. Il convient dès lors de modifier la référence figurant dans ces deux articles du RPNR. Seule la numérotation du texte auquel renvoie le RPNR a été modifiée. Son contenu reste en revanche identique. Il s'agit donc d'une modification rédactionnelle.
2. L'article 7.07, chiffre 2, lettre b) se réfère, dans sa version néerlandaise, aux « bâtiments, convois poussés et formations à couple », tandis que les autres versions linguistiques se réfèrent uniquement aux bâtiments.
3. Selon le 7.1.2.19.1 du règlement annexé à l'ADN, « lorsqu'au moins un bateau d'un convoi ou d'une formation à couple doit être muni d'un certificat d'agrément pour le transport de matières dangereuses, tout bateau dudit convoi ou de ladite formation à couple doit être muni d'un certificat d'agrément approprié ».
4. Il ressort de cette disposition que le certificat d'agrément auquel se réfère l'article 7.07 du RPNR doit être délivré pour chacun des bâtiments composant le convoi ou la formation à couple. La version néerlandaise doit dès lors être modifiée, afin que l'article 7.07 chiffre 2, lettre b) ne se réfère qu'au bâtiment.

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

L'alternative consisterait à ne pas adopter de résolution.

La référence à l'article pertinent du règlement annexé à l'ADN peut être modifiée sans résolution puisqu'il s'agit d'une modification purement rédactionnelle.

La modification envisagée pour la version néerlandaise de l'article 7.07, chiffre 2, lettre b) est en revanche une modification substantielle qui nécessite l'adoption d'une résolution.

En l'absence de résolution, la version néerlandaise de la disposition pourrait être interprétée comme exemptant toute formation à couple ou convoi poussé de l'obligation de respecter les distances minimales de stationnement requises à l'article 7.07, chiffre 1, quand bien même un seul des bâtiments de la formation à couple ou du convoi poussé serait muni du certificat d'agrément requis en vertu de 1.16.1.1.1 de l'ADN.

### **Conséquence de ces amendements**

La référence au 8.1.8 est remplacée par une référence au 1.16.1.1.1.

Les termes « convois poussés et formations à couple » sont supprimés dans la version néerlandaise de l'article 7.07, chiffre 2, lettre b).

Par les amendements proposés, le RPNR renverrait aux dispositions pertinentes de l'ADN et les trois versions linguistiques seraient mises en conformité les unes avec les autres.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et les administrations.

### **Résolution**

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

prenant acte des modifications intervenues dans le règlement annexé à l'ADN dans sa version en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017,

dans le but d'améliorer la cohérence d'ensemble des textes réglementaires applicables à la navigation rhénane et soucieuse de garantir la concordance des versions linguistiques du Règlement de police pour la navigation du Rhin,

adopte les amendement aux articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b), figurant en annexe à la présente résolution.

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

### **Annexe**

**Annexe au protocole 10**

1. *L'article 3.14, chiffre 7, est rédigé comme suit :*

« 7. Les bâtiments non astreints à porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1.1.1 de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bâtiment astreint à porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus. »

2. *L'article 7.07, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

« 2. L'obligation visée au chiffre 1, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :

- a) aux bâtiments, convois poussés et formations à couple qui portent également cette signalisation ;
- b) aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1.1.1 de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables à un bâtiment visé à l'article 3.14, chiffre 1. »

## PROTOCOLE 11

### Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffres 2 et 4)

1. Afin d'améliorer la sécurité de la navigation rhénane et de mettre à la disposition des conducteurs des informations supplémentaires, la CCNR a introduit avec effet au 1<sup>er</sup> décembre 2014 l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. (Résolution 2013-II-16)
2. Après deux années de mise en œuvre de cette décision, la CCNR a décidé de mener en 2016 une enquête en ligne afin de collecter des informations auprès des différentes parties prenantes, d'évaluer au mieux les difficultés et problèmes rencontrés par les usagers et de permettre aux personnes concernées par ces prescriptions de formuler des propositions d'améliorations. Les résultats de cette enquête ont été publiés (Résolution 2017-II-18).
3. À ce stade des travaux, le Comité du règlement de police de la CCNR a d'ores et déjà identifié trois amendements pertinents de l'article 4.07 du RPNR.
4. Après avoir constaté que certains bâtiments commencent à s'équiper avec deux appareils AIS Intérieur, le Groupe de travail RIS a mis en évidence les 3 principes suivants :
  - Les prescriptions applicables à l'installation et l'utilisation d'un deuxième appareil AIS Intérieur à bord de bâtiments sont les mêmes que celles applicables au premier appareil AIS Intérieur installé.
  - À tout instant, un et un seul appareil AIS Intérieur doit émettre pour un bâtiment ou un convoi.
  - Il doit être garanti que l'appareil AIS Intérieur actif présente la configuration actuelle et émet les données correctes.

En conséquence, la CCNR souhaite compléter l'article 4.07, chiffre 2, du RPNR pour préciser que pour chaque bâtiment, un seul appareil AIS Intérieur doit émettre des données.

5. En outre, la CCNR souhaite aussi compléter l'article 4.07, chiffre 2, du RPNR pour préciser que l'appareil AIS Intérieur émet à sa puissance maximale. En effet, l'appareil AIS Intérieur a une puissance d'émission de 1 W ou de 12,5 W.
6. Enfin, la CCNR souhaite modifier l'article 4.07, chiffre 4, du RPNR pour ajouter l'indicatif d'appel (« Call sign ») dans la liste des données que l'appareil AIS doit transmettre. En effet, cette donnée permet d'identifier chaque station de bateau.
7. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

#### Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

Étant donné que la panne de l'appareil AIS Intérieur peut donner lieu à l'immobilisation du bateau avec de possibles conséquences économiques, certains conducteurs ont décidé d'équiper leur bâtiment avec deux appareils AIS pour qu'ils puissent continuer à naviguer en toute circonstance. Ce cas de figure n'était pas prévu dans la réglementation. Or, si deux appareils AIS étaient allumés pour un même bâtiment, cela pourrait avoir un impact sur la sécurité de la navigation rhénane. En effet, deux bâtiments seraient représentés sur la carte du système de visualisation alors qu'il s'agit du même bâtiment. Dans ce contexte, ces amendements du RPNR visent en premier lieu à préciser le principe suivant : « *À tout instant, un et un seul appareil AIS Intérieur doit émettre pour un bâtiment ou un convoi* ».

En second lieu, ces amendements du RPNR visent à préciser que l'appareil AIS Intérieur émet à sa puissance maximale. En effet, l'appareil AIS Intérieur a une puissance d'émission de 1 W ou de 12,5 W. Si sa puissance d'émission était de 1 W, alors le signal émis par l'appareil AIS Intérieur serait plus faible et les autres bâtiments risqueraient de recevoir ce signal trop tardivement.

En troisième lieu, ces amendements du RPNR visent à ajouter l'indicatif d'appel (« Call sign ») dans la liste des données que l'appareil AIS doit transmettre. En effet, cette donnée permet d'identifier chaque station de bateau.

### **Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé**

L'alternative serait de ne pas modifier l'article 4.07, chiffres 2 et 4, du RPNR mais il en résulterait des incertitudes juridiques pour les bâtiments équipés de deux appareils AIS et des limites à l'identification fiable de chaque station de bateau.

### **Conséquences de cet amendement**

Le chiffre 2 de la nouvelle rédaction de l'article 4.07 précise que l'appareil AIS Intérieur doit :

- fonctionner en permanence, et
- émettre à sa puissance maximale.

De plus, à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données. Ces données doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

La nouvelle lettre m) du chiffre 4 permet d'ajouter l'indicatif d'appel (« Call sign ») à la liste des données que l'appareil AIS Intérieur doit transmettre.

Cet amendement n'entraîne pas de coûts additionnels pour la profession et les administrations.

## **Résolution**

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

rappelant sa résolution 2013-II-16 concernant « l'introduction formelle de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes », et les résolutions qui ont suivi prévoyant une évaluation de cette introduction,

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

adopte l'amendement à l'article 4.07, chiffres 2 et 4, 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**

1. *L'article 4.07 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

« 2. L'appareil AIS Intérieur doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence ;
- b) l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ;
- c) à tout instant, pour un bâtiment ou un convoi, un seul appareil AIS intérieur doit émettre des données ;
- d) les données saisies dans l'appareil AIS Intérieur qui émet doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi. »

b) *Le chiffre 2a) est inséré comme suit :*

« 2a. Le chiffre 2, lettre a), ci-dessus ne s'applique pas :

- a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1 ;
- b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
- c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police. »

2. *La lettre m) est ajoutée comme suit à l'article 4.07, chiffre 4 :*

« m) Indicatif d'appel. »

## PROTOCOLE 12

### **Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Obligation d'annonce (Article 12.01)**

1. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments et 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. Conformément à l'article 12.01, chiffre 5, lettre b), adopté par la résolution 2017-I-11, l'annonce devra s'effectuer par voie électronique à compter du 1er décembre 2018 pour tous les convois et bâtiments dont au moins l'un des bâtiments est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes.
3. Les bateaux déshuileurs font partie de la catégorie des bateaux-citernes. À l'instar des bateaux avitailleurs, il s'agit de bateaux qui n'interviennent habituellement que sur une zone géographique limitée.
4. La présente résolution vise à modifier l'article 12.01 afin d'exempter les bateaux déshuileurs et les bateaux avitailleurs de l'obligation d'annonce, tout en prévoyant la possibilité, pour les autorités locales, d'établir des obligations d'annonce pour ces bâtiments, comme le prévoit actuellement l'article 12.01, chiffre 10, du RPNR pour les bateaux d'excursions journalières.
5. L'exonération de l'obligation d'annonce ne s'appliquera qu'aux bateaux avitailleurs et bateaux déshuileurs tels que ceux habituellement utilisés en navigation intérieure. Ces bâtiments se caractérisent par leur faible port en lourd. Les bateaux avitailleurs et bateaux déshuileurs qui présentent un port en lourd important, tels que ceux utilisés notamment dans les ports maritimes et qui sont exploités dans des zones géographiques plus vastes seront soumis à l'obligation d'annonce. Cela est possible par un renvoi aux définitions de l'ADN. Conformément au 1.2.1 du règlement annexé à l'ADN, un
  - bateau avitailleur : un bateau-citerne du type N ouvert d'un port en lourd jusqu'à 300 tonnes, construit et aménagé pour le transport et la remise à d'autres bateaux de produits destinés à l'exploitation des bateaux;
  - bateau déshuileur est un bateau-citerne du type N ouvert d'un port en lourd jusqu'à 300 tonnes, construit et aménagé pour la réception et le transport de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux.

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

De l'avis exprimé par les représentants du secteur, notamment à l'occasion de l'atelier SIF, organisé par la CCNR le 17 novembre 2017, imposer une obligation d'annonce électronique aux bateaux déshuileurs constituerait une contrainte disproportionnée pour l'exploitation de ces bateaux qui n'opèrent habituellement que sur de courtes sections de la voie d'eau. La contrainte est d'autant plus lourde que les données à transmettre dans le cadre de l'obligation d'annonce sont fréquemment sujettes à modification pour ce type de bateaux. Enfin, il a été relevé que les possibilités techniques du système AIS permettent en tout état de cause la surveillance de tous les bâtiments, y compris ceux qui ne sont pas soumis à une obligation d'annonce.

Les bateaux déshuileurs ainsi que les bateaux avitailleurs peuvent ainsi être exemptés de l'obligation d'annonce sans que le niveau de sécurité de la navigation en soit affecté.

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

Une alternative consisterait à conserver l'obligation d'annonce pour les bateaux déshuileurs, tout en permettant aux autorités locales d'accorder des dérogations, selon le modèle jusqu'alors retenu à l'égard des bateaux avitailleurs.

La sécurité juridique serait moins bien garantie par cette méthode. En effet, les bateaux déshuileurs resteraient alors en principe soumis à l'obligation d'annonce, sauf à ce que l'autorité compétente locale accorde une dérogation. Sous cette formulation, il y aurait un plus grand risque pour les bateaux déshuileurs d'être soumis à l'obligation d'annonce électronique conformément aux dispositions de l'article 12.01, qui semblent inadaptées pour ce type de bateaux.

À l'inverse, le présent amendement retient une formulation qui exclut en principe les bateaux déshuileurs et avitailleurs de l'obligation d'annonce, tout en laissant la possibilité pour les autorités locales de fixer la teneur d'éventuelles obligations d'annonce pour ces deux catégories de bateaux.

### **Conséquences de ces amendements**

L'article 12.01, chiffre 1, lettre b), qui pose l'obligation d'annonce pour les bateaux-citernes, est complété afin d'exempter les bateaux avitailleurs et déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN de cette obligation.

L'article 12.01, chiffre 5, lettre b), qui étend l'obligation d'annonce électronique aux convois et bâtiments dont au moins l'un des bâtiments est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2018, est lui aussi modifié afin d'exclure les bateaux avitailleurs et déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN de cette obligation.

Enfin, l'article 12.01, chiffre 10 est modifié afin d'étendre aux bateaux avitailleurs et bateaux déshuileurs les règles dérogatoires qui ne concernent aujourd'hui que les bateaux d'excursions journalières.

Par les amendements proposés, les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ne seraient plus soumis à l'obligation d'annonce telle que spécifiée à l'article 12.01.

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

En cas de rejet de cet amendement, tous les bateaux avitailleurs et déshuileurs resteront non seulement soumis à l'obligation d'annonce prévue à l'article 12.01, chiffre 1, mais ils devront procéder à la transmission des données requises en vertu de l'article 12.01, chiffre 2 par voie électronique à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2018, conformément à l'article 12.01, chiffre 5, lettre b). Cela constituerait une contrainte disproportionnée pour les bateaux considérés.

## 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'atelier SIF du 17 novembre 2017,

dans le but de ne pas imposer de contraintes disproportionnées sur les bâtiments habituellement exploités uniquement sur de courtes sections de la voie d'eau,

considérant

- que les convois et bâtiments dont au moins l'un des bâtiments est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes sont soumis à une obligation d'annonce électronique à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2018,
- que les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN n'opèrent habituellement que sur de courtes sections de la voie d'eau,
- qu'il convient de laisser aux autorités locales le soin de déterminer d'éventuelles obligations d'annonce pour ces bateaux avitailleurs et bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

adopte l'amendement à l'article 12.01, chiffres 1, 5 et 10 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> décembre 2018.

### Annexe

**Annexe au protocole 12**

1. *L'article 12.01, chiffre 1, lettre b) est modifié comme suit :*

« b) bateaux-citernes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ; »

2. *L'article 12.01, chiffre 5, lettre b) est modifié comme suit :*

« b) les convois et bâtiments dont au moins un bâtiment est destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, à l'exception des bateaux avitailleurs et des bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN. »

3. *L'article 12.01, chiffre 10 est modifié comme suit :*

« L'autorité compétente peut déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs tels que définis au 1.2.1 du Règlement annexé à l'ADN ainsi que les bateaux d'excursions journalières. »

## PROTOCOLE 13

### **Appareils AIS Intérieur et systèmes de visualisation de cartes électroniques sur le Rhin Conclusions et recommandations dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement**

1. Afin d'améliorer la sécurité de la navigation rhénane et de mettre à la disposition des conducteurs des informations supplémentaires, la CCNR a introduit avec effet au 1<sup>er</sup> décembre 2014 l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. Après deux années de mise en œuvre de cette décision, la CCNR a mené en 2016 une enquête en ligne afin de collecter des informations auprès des différentes parties prenantes, d'évaluer au mieux les difficultés et problèmes rencontrés par les usagers et de permettre aux personnes concernées par ces prescriptions de formuler des propositions d'améliorations.
2. L'assemblée plénière de la CCNR a pris connaissance des résultats de l'enquête en décembre 2017. Parallèlement, elle a chargé son Comité du règlement de police d'élaborer des conclusions et recommandations sur la base de l'évaluation et de lui faire rapport en 2018.

### **Résolution**

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

rappelant sa résolution 2013-II-16 concernant « l'introduction formelle de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes » ainsi que sa résolution 2017-II-18 concernant « l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système pour la visualisation de cartes »,

prend acte des conclusions et recommandations, annexées à la présente résolution, formulées dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système pour la visualisation de cartes,

invite son Comité du règlement de police à examiner les conclusions et recommandations formulées sur la base de l'évaluation et à identifier, à partir d'un plan d'action qui sera élaboré par les groupes de travail RIS, et si nécessaire, du Règlement de police, les travaux et mesures qui en résultent afin d'en tenir compte dans son programme de travail selon leur priorité.

invite le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) à examiner également les conclusions et recommandations et à les prendre en compte le cas échéant lors de la préparation de son prochain programme de travail.

**Annexe** (séparément)

## PROTOCOLE 14

### **Prescriptions techniques des bateaux**

Pas de résolution

## **PROTOCOLE 15**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 16**

### **Nouvelle construction d'une installation de chargement pour la manutention de gravier, d'un poste d'accostage et de trois aires de stationnement à Ottmarsheim, p.k. 194,000 - 195,000 et à Fessenheim, p.k. 211,000 - 212,000**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

en vertu des conventions en vigueur et de 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 du projet de nouvelle construction d'une installation de chargement pour la manutention de gravier, d'un poste d'accostage et de trois aires de stationnement à Ottmarsheim, p.k. 194,000 - 195,000 et à Fessenheim, p.k. 211,000 - 212,000 sur la rive droite.

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

#### **Annexe**

**Nouvelle construction d'une installation de chargement pour la manutention de gravier, d'un poste d'accostage et de trois aires de stationnement à Ottmarsheim, p.k. 194,000 - 195,000 et à Fessenheim, p.k. 211,000 - 212,000**

**Contexte**

1. **Type d'ouvrage**  
Poste de manutention et aires de stationnement pour la navigation intérieure
2. **Localité / Commune la plus proche**  
Ottmarsheim et Fessenheim
3. **P.k.**  
Ottmarsheim p.k. 194,000 – 195,000 et Fessenheim p.k. 211,000 – 212,000
4. **Nature des travaux**  
Travaux de construction dans l'eau (pose de ducs d'Albe) et à terre (chargeur de bateaux avec passerelle pour l'accès au bateau à charger).

**Description générale**

5. **Largeur des eaux navigables**  
La largeur du Grand Canal d'Alsace dans l'axe du poste d'accostage est d'env. 130 m.
6. **Largeur du chenal navigable**  
88 m (Grand Canal d'Alsace)
7. **Dimensions et caractéristiques principales de l'ouvrage**

**Poste d'accostage :**

Ducs d'Albe dans le sens nord-sud

Env. 1000 m dans le sens nord-sud (y compris les postes de stationnement I à III)

La longueur de la passerelle d'accès située à l'installation de chargement est d'env. 20 m et sa largeur est d'env. 1,50 m.

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

Sur la rive gauche du site d'Ottmarsheim (p.k. 194,480), en face des aires de stationnement prévues, est située une installation de manutention utilisée par les entreprises établies à cet endroit pour le chargement et déchargement.

Sur la rive gauche du site de Fessenheim (p.k. 211,770), en face de l'installation de chargement, sont installés des ducs d'Albe non utilisés en permanence.

Selon l'Office fédéral du génie hydraulique, le chenal navigable subsistant est suffisant. La distance par rapport au chenal navigable n'est réduite qu'au dernier poste de stationnement (poste III, vers l'aval sur les deux sites). Par conséquent est prise en compte la recommandation de l'Office fédéral du génie hydraulique et ne sera créé qu'un poste de stationnement sur une rangée.

Afin de faciliter l'orientation de la navigation intérieure, des réflecteurs radar seront installés sur les ducs d'Albe pour l'accostage. Les bateaux stationnés au poste d'accostage situé en aval de l'installation de chargement seront éclairés depuis la terre.

La rive du Grand Canal d'Alsace est consolidée aux emplacements concernés. Les vues en section transversale sont jointes en annexe.

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

En amont sont situées respectivement les sorties des écluses d'Ottmarsheim et de Fessenheim. Aucun autre ouvrage n'est installé à proximité en aval.

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

**10. Forme du poste d'accostage surplombant le chenal navigable (rectiligne, arquée)**

L'installation de chargement n'empiète sur le chenal navigable sur aucun des deux sites. L'installation de manutention et les trois aires de stationnement offrant cinq postes de stationnement n'empiètent pas non plus sur le chenal navigable.

**11. Point le plus bas de l'ouvrage dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Sans objet.

**12. Point le plus élevé de l'ouvrage dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Sur les deux sites, le point le plus élevé est l'installation de chargement (H= 30,00 m). Les ducs d'Albe seront placés dans la zone de berge du Grand Canal d'Alsace. Les deux ouvrages sont situés hors du chenal navigable.

**13. PHEN (m, système de référence altimétrique)**

Sans objet, le chapitre 10 du RPNR ne prévoyant pas de restrictions.

**14. Hauteur de la passe navigable en période de PHEN**

Sans objet.

**15. Largeur de la passe navigable en période de PHEN avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m)**

Sans objet.

**16. Recouvrement de câbles, de tuyauteries ou d'ouvrages dans le fond du lit du fleuve**

Sans objet.

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

**17. Appréciation par des experts / autorités / instituts**

Sans objet.

**18. Mesures destinées à éviter les perturbations par des faux échos**

Sans objet.

**19. Forme de construction prévue de l'ouvrage**

Sans objet.

**20. Matériel de construction prévu**

Sans objet.

## Informations relatives au déroulement des travaux

### 21. Description du déroulement des travaux

Sur les deux sites, les mesures de construction nécessaires sont mises en œuvre depuis l'eau et depuis la terre.

La mise en place des ducs d'Albe pour l'accostage s'effectuera probablement depuis l'eau. Les fondations (pieux d'enfichage) seront réalisées à terre. Le montage de l'installation de chargement sera essentiellement réalisé depuis la terre. L'acheminement des différents segments sera assuré aussi par bateau via le Grand Canal d'Alsace.

Des travaux de dragage pour l'approfondissement du lit dans la zone de l'installation de manutention et des aires de stationnement ne sont pas nécessaires en l'état actuel. Un levé bathymétrique sera effectué avant le début des travaux afin de déterminer si des sédiments se sont déposés. Ceux-ci seront retirés le cas échéant.

Les phases des chantiers seront planifiées de manière à n'avoir aucun impact sur la navigation et le chenal navigable. De brèves perturbations sont possibles lors de l'acheminement par bateau des différents segments de l'installation de chargement et le cas échéant lors du déchargement au moyen d'une grue, ainsi que lors de l'enfichage des ducs d'Albe pour l'accostage. Le déroulement des travaux sera organisé de manière à limiter autant que possible ces perturbations. Tel sera le cas aussi lors du montage des différents ducs d'Albe pour l'accostage.

### 22. Période de réalisation

Probablement à partir de 2022

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

Aucune restriction de la navigation n'est envisagée pendant les travaux.

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

Sans objet.

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

### 25. Plans de situation de l'intégralité de l'installation : M: 1 – 600

Sans objet.

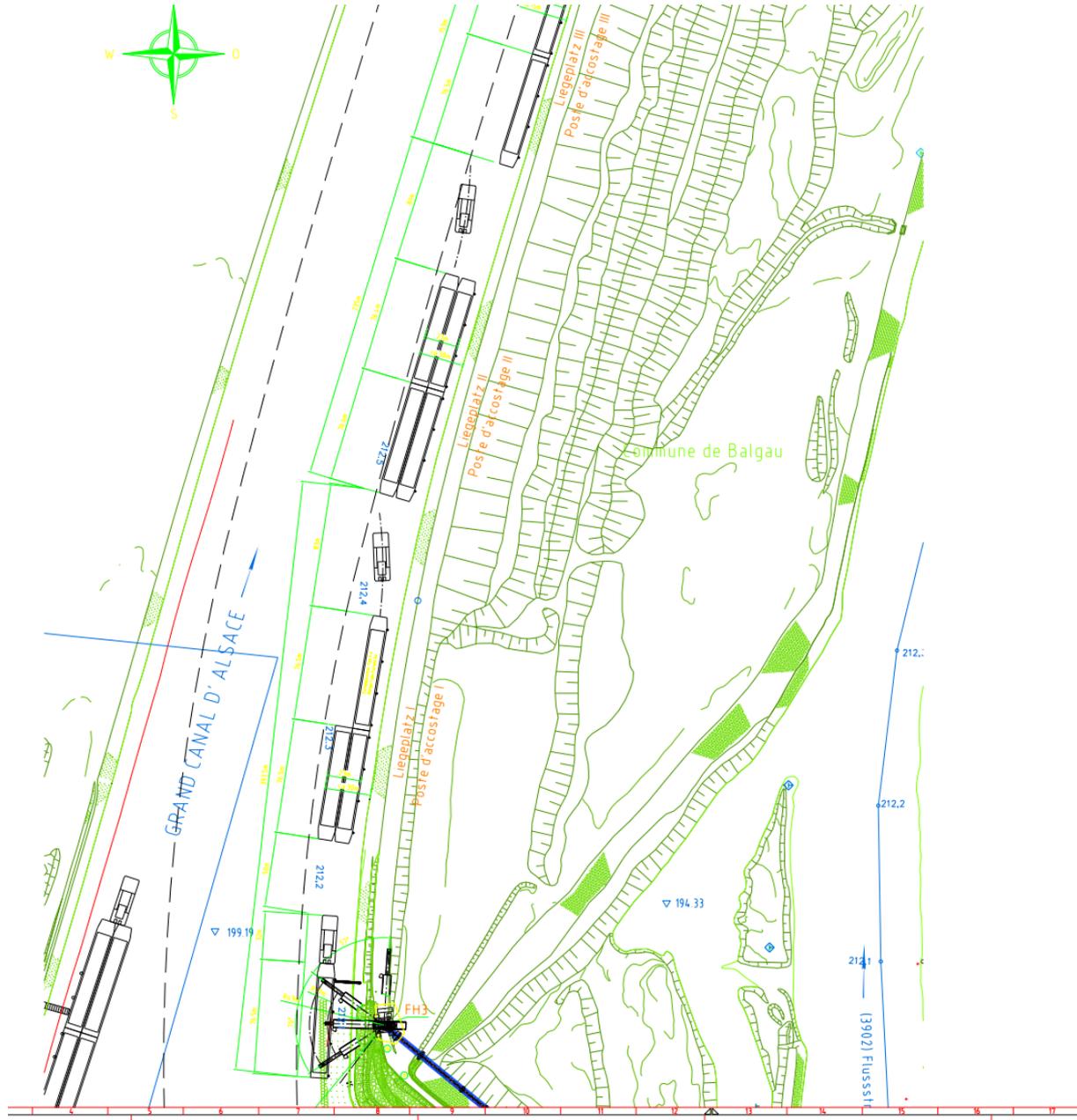
### 26. Plans de situation des postes d'accostage, de chargement et des aires de stationnement I à III :

**M: 1 – 1000**

Plan de situation des aires de stationnement à Ottmarsheim (p.k. 195)

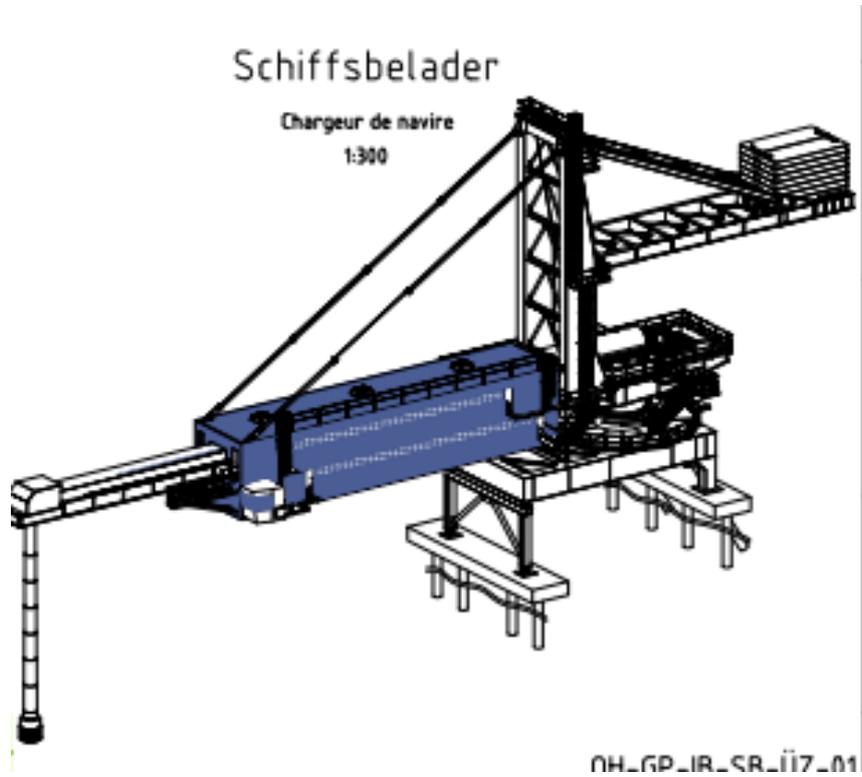


Plan de situation des aires de stationnement à Fessenheim (p.k. 211)



27. Vues en section transversale des sites Ottmarsheim et Fessenheim

Vue de l'installation de chargement sur les deux sites (p.k. 195 et 211)



## **PROTOCOLE 17**

### **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 2017 (2017-I-20)**

#### **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 2017

Du point de vue hydrologique, l'année 2017 a été une année relativement équilibrée. En janvier est survenue une phase de basses eaux marquée, avec des hauteurs d'eau en partie inférieures à la hauteur d'eau de référence et des hauteurs d'eau inférieures à l'EE 2012 (= 369 cm) à l'échelle de Maxau. Le reste de l'année, la hauteur d'eau s'est maintenue à des niveaux nettement supérieurs à la hauteur d'eau de référence, qui est de 104 cm par rapport à la valeur zéro à l'échelle d'Iffezheim. En mars, novembre et décembre sont survenues de faibles crues, avec des niveaux supérieurs à la marque de crue I pour les eaux navigables à l'échelle de Maxau. La marque de crue II (= PHEN) n'a pas été dépassée au cours de l'année.

Ci-après, quelques données statistiques pour l'échelle d'Iffezheim au cours de l'année 2017 :

NNW<sub>KJ 2017</sub> = 54 cm le 05.01.2017 (plus bas niveau d'eau momentané mesuré)

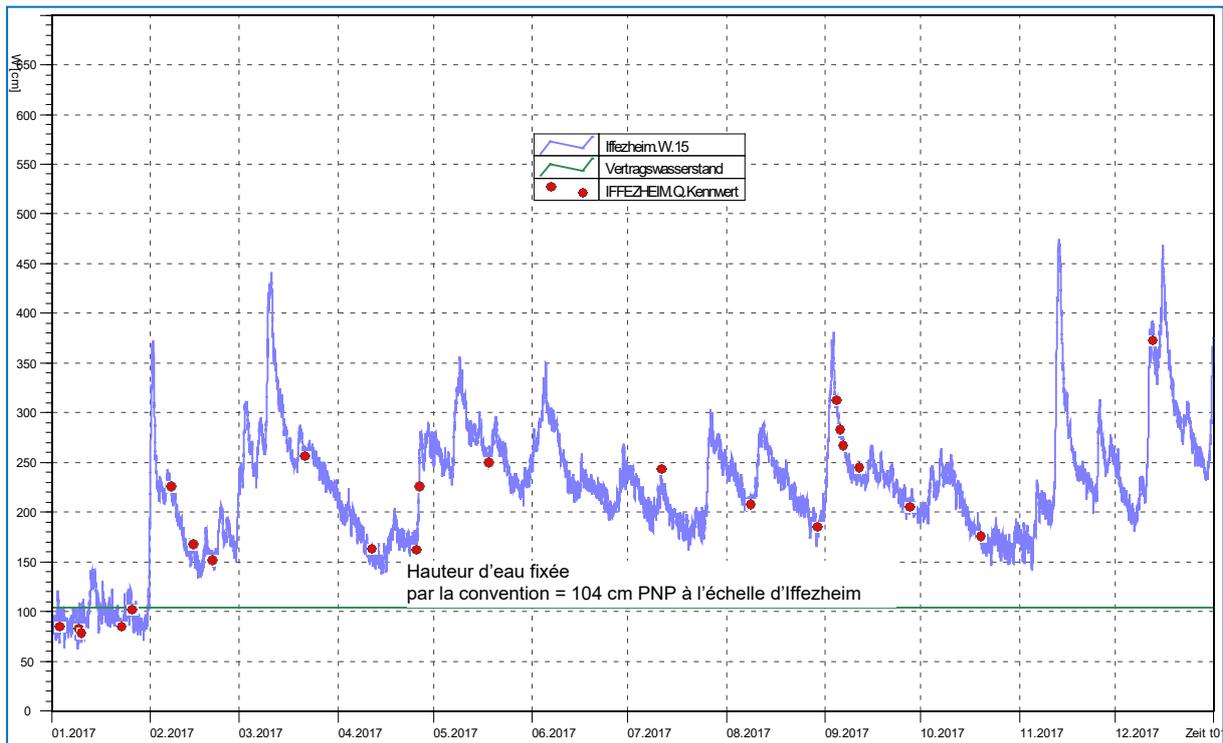
NW<sub>KJ 2017</sub> = 83 cm le 05.01.2017 (plus faible valeur moyenne journalière)

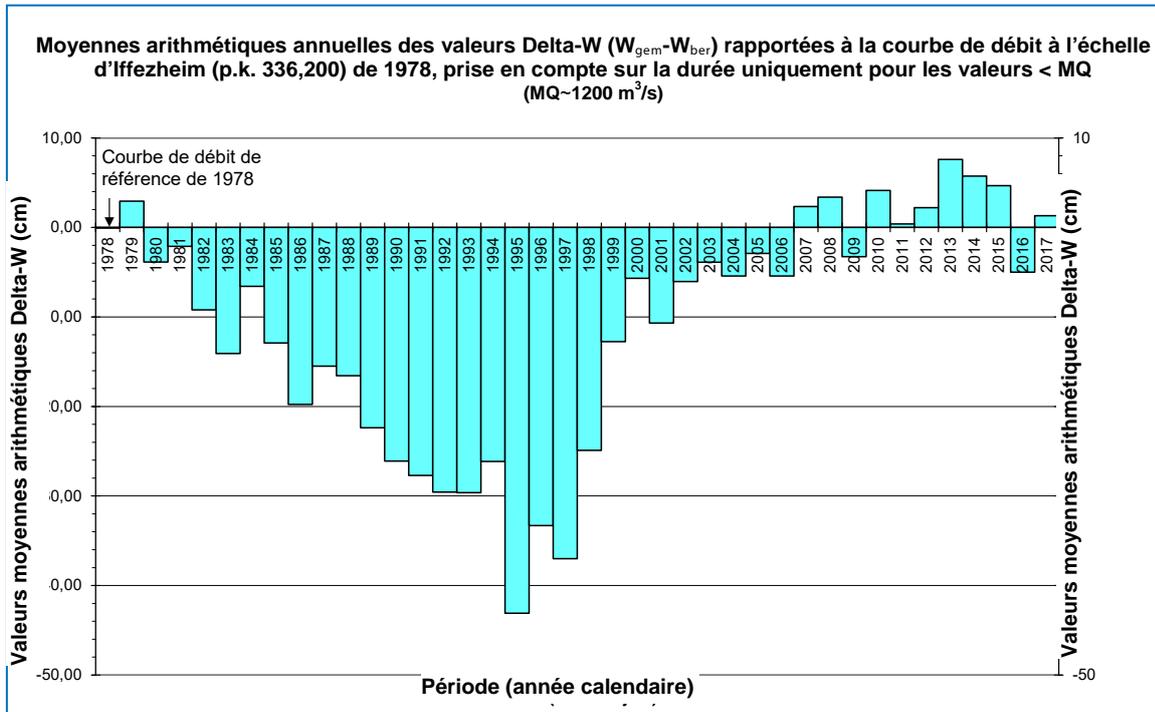
MW<sub>KJ 2017</sub> = 222 cm (à titre de comparaison MW<sub>2008/17 années hydr.</sub> = 243 cm)

HHW<sub>KJ 2017</sub> = 475 cm le 13.11.2017 (plus haut niveau d'eau momentané mesuré)

Le débit a atteint environ 33 milliards de m<sup>3</sup> en 2017. À titre de comparaison, au cours des années 2014, 2015 et 2016, les débits ont atteint respectivement 36, 38 et 43 milliards de m<sup>3</sup>.

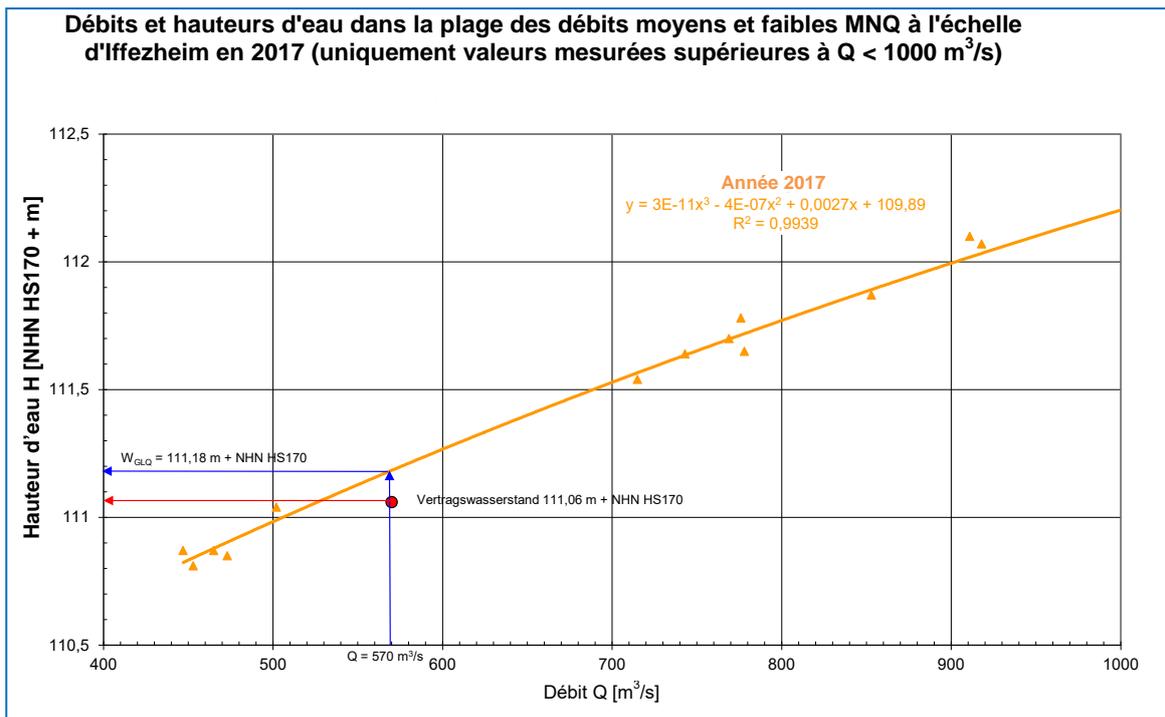
23 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) en 2017. Les résultats étaient compris entre 447 m<sup>3</sup>/s et 1960 m<sup>3</sup>/s. Les mesurages ont été effectués entre le 3 janvier et le 12 décembre 2017.





Sur ces 23 mesurages, seulement quatre ont permis de constater un débit > 1200 m<sup>3</sup>/s. Il s'agit de trois mesurages effectués en septembre en présence d'un débit plus important en décembre au cours d'une légère crue. Sur la base des 19 mesurages de débit restants peut être déterminée une **moyenne arithmétique pour 2017 de 820 m<sup>3</sup>/s** (MQ<sub>2008/17hyd.Jahre</sub> ~ 1180 m<sup>3</sup>/s). La moyenne arithmétique des 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) est dépassée de **1,31 cm** (valeur calculée).

Selon le diagramme « Débits et hauteurs d'eau dans la plage MNQ à l'échelle d'Iffezheim en 2017 (uniquement valeurs mesurées Q 1000 m<sup>3</sup>/s) », on constate en 2017 une légère modification par rapport au débit de référence de 570 m<sup>3</sup>/s. Le plan d'eau pour l'année 2017 (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 NHN HS170+ 111,18 m, soit une valeur supérieure de 12 cm à la hauteur d'eau fixée par la Convention de NHN HS170 + 111,06 m.



## **PROTOCOLE 18**

### **Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2017-I-19)**

#### **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 2017 - 2018**

N° d'ordre	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Travaux de dragage - Lit du fleuve	274,0 – 274,2	Travaux de dragage effectués au cours de l'année, Le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune
2	Travaux de dragage - Lit du fleuve	291,7 – 292,0	Travaux de dragage effectués au cours de l'année, Le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune
3	Travaux de dragage - Lit du fleuve	294,8 – 295,2	Travaux de dragage effectués au cours de l'année, Le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune
4	Travaux de dragage - Lit du fleuve	311,8 – 312,0	Travaux de dragage effectués au cours de l'année, Le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune
5	Travaux de dragage - Lit du fleuve	333,7 – 333,96	Travaux de dragage effectués au cours de l'année, Le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune
6	Travaux de dragage - Lit du fleuve - dans l'avant-port aval de l'écluse d'Iffezheim	334,1 – 335,6	Travaux de dragage effectués au cours de l'année, Le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune
7	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,0 – 338,0	Réalisation en cours Alimentation en débit solide / gravier en fonction du débit du Rhin. Le volume déversé en 2017 était de 101.648 m³ Le volume qui sera déversé en 2018 est estimé à 185.000 m³.	Aucune
8	Travaux de dragage - Lit du fleuve - secteur de l'embouchure de la Murg	344,5	Les travaux de dragage seront effectués au cours de l'année, le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune

N° d'ordre	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
9	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. Au cours de l'année 2017, 2.070 m <sup>3</sup> de gravier ont été incorporés dans le secteur compris entre le p.k. 337,650 et le p.k. 338,390. Durant l'année 2018 il est prévu de déverser 7.553 m <sup>3</sup> de matériaux pour la stabilisation du fond.	Aucune
10	Remise en état des berges Daxlanden	358,8 – 359,3	Début : novembre 2017 Fin : décembre 2018 Utilisation de moyens alternatifs	Évitement de l'effet de succion et des remous, le cas échéant, dispositions supplémentaires relatives au trafic
11	Travaux de dragage - Lit du fleuve	373,5 – 373,8	Début : mai 2018 Fin : juin 2018 Rétablissement du gabarit normal Volume dragué 10.000 m <sup>3</sup> de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
12	Travaux de dragage - Lit du fleuve	385,6 – 385,9	Début : septembre 2018 Fin : octobre 2018 Rétablissement du gabarit normal Volume dragué 10.000 m <sup>3</sup> de gravier	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
13	Construction d'une aire de stationnement à Mannheim	430,07 – 430,63	Début : décembre 2018 Fin : mars 2019 Aire de stationnement avec ducs d'Albe et emplacement pour la dépose d'automobiles	Évitement de l'effet de succion et des remous
14	Travaux de dragage - Lit du fleuve Lampertheimer Altrhein	440,3 AR km 0,0 – 2,6	Début : mai 2018 Fin : juin 2018 Rétablissement du gabarit normal Volume dragué 5.000 m <sup>3</sup> de vase	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
15	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Retenue des débits solides Mainz-Weisenau	494,300 – 494,460	Début : 23.05.2017 Fin : 23.06.2017 Volume dragué 19.162 m <sup>3</sup>  Début : juillet 2018 Fin : décembre 2018 Dragage de la retenue des débits solides, volume prévu de 60.000 m <sup>3</sup> Rétablissement du gabarit normal	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic

N° d'ordre	Nature des travaux	P.k. du Rhin	État des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
16	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Alimentation en débit solide Wallersheim	593,000 – 596,400	Début : 15.02.2017 Fin : 21.06.2017 Volume déversé de 35.335 m³  Début : juillet 2018 Fin : décembre 2018 Volume prévu 35.000 m³  Le déversement vise à soutenir le plan d'eau par rapport à l'échelle de Coblenze	Aucune
17	Construction d'un poste de stationnement pour avaries à Bingen	527,700 – 527,950	Début : juillet 2018 Fin : septembre 2018	Aucune
18	Travaux de dragage - Lit du fleuve	672,2 – 673,3	Travaux de dragage effectués au cours de l'année, Le volume dragué n'est pas encore connu. Rétablissement du gabarit normal	Aucune
19	Alimentation en débit solide « Rhin inférieur moyen » – étape 4	730,0 – 734,0 747,0 – 753,0 763,5 – 769,0	Début : mi-2018 Fin : décembre 2020 Gestion du débit solide Alimentation en 3 points de déversement	Aucune
20	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 : décembre 2018 Gestion du débit solide Alimentation en 8 points de déversement	Aucune
21	Prolongation du groupe d'épis côté gauche du Rhin « Hübscher Grintort », étape 3	832,0 – 839,0	Début : mi-2018 Fin : décembre 2019 Remise en état de têtes d'épis et colmatage de creux	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais  
en 2017 - 2018**

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 barrages longitudinaux sur le Waal ont été réalisés. Jusqu'en 2019, les barrages longitudinaux seront réglés à différentes hauteurs et les effets de ces réglages seront observés. En 2018/2019 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 cours (printemps 2018)	
<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 : printemps 2018 - Hagestein : automne 2018 - Driel : printemps 2019	Quelques entraves durant les travaux

## **PROTOCOLE 19**

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

#### **Résolution**

La Commission centrale prend acte

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

#### **Annexes**

**Annexes au protocole 19**

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

**RÈGLEMENT DE POLICE**

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
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	-
2017-I-9	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Art. 1.08, 4.07 et 7.01)	M	1.12.2017	16.8.2017			13.6.2017
2017-I-11	Amendements définitifs au RPNR - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (Art. 4.07), obligation d'annonce (art. 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12)	M	1.12.2018	1.5.2018			5.12.2017
2017-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Documents de bord et autres papiers (Article 1.10) et radiotéléphonie (Art. 4.05)	M	1.6.2018	1.5.2018			5.12.2017
2017-II-16	Amendement définitif au RPNR - Conducteur (Article 1.02, chiffre 1)	M	1.6.2018	1.5.2018			2.3.2018
2017-II-17	Amendement définitif au RPNR Aires de stationnement particulières (Article 7.06, chiffres 3 et 4 ainsi que l'annexe 7)	M	1.6.2018	1.5.2018			2.3.2018
2017-II-19	Amendement au RPNR -Adaptation du RPNR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1) Annexe 1 Annexe 2 Annexe 3	M	7.10.2018				28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018

\*) 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	Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2016-I-10	Amendement définitif du RVBR - Modèle du certificat de navire de mer naviguant sur le Rhin (Annexe G)	M	1.12.2017				29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (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)	M	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-I-16	Moratoire pour certaines dispositions transitoires du RVBR - Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (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)	M	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-II-20	Amendement définitif au RVBR Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)	M	7.10.2018					28.5.2018

\*) 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		1.2.2016	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 RPN	M	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Amendements au RPN– 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 RPN - 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	27.9.2017			29.11.2017	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	

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Amendements définitifs au RPN Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1	M	7.10.2018					28.5.2018

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

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

#### 2b) Liste des indicateurs de vitesse de giration agréés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

...

N°	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément
...						
W 5.1	EBF 01	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	15.11.1994	D	R-4-098
W 5.2	EBF Kombipilot/ Alphatron-Basictriple	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	17.2.2002	D	R-4-095
W 5.3	EBF 01a/Basicturn	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	17.12.2003	D	R-4-094
...						

#### 2c) Liste des appareils radar de navigation et indicateurs de vitesse de giration agréés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

##### Radar navigation equipment / Appareils radar / Navigationsradaranlagen / Navigatieradarinstallaties

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typpgenehmigung 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
...						
R 9	Tresco Radar Link	Tresco Engineering bvba Vosseschijnstraat 43b1, Haven 140 2030 Antwerpen, Belgien	Tresco Engineering bvba Vosseschijnstraat 43b1, Haven 140 2030 Antwerpen, Belgien	9.5.2018	D	R-1-103

**Rate-of-turn indicators / Indicateurs de vitesse de giration / Wendeanzeiger / Bochtanwijzers**

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
W 5.4	Alphatriopilot MF 90°/min + EBF01A	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG Halsenbach, Deutschland	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG Halsenbach, Deutschland	25.7.2013	D	R-1-088
W 8.4	AlphaTURN&RUDDER MFC	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	12.12.2011	D	R-4-091

**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
...				
8.	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co. KG	Am Eichelgärtchen 36c D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
...				
37.	Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG	Etterzhausenerstr. 8 D-93188 Pielenhofen	(0)9409 - 86 12 50	schafberger-Funktechnik@t-online.de www.Schafberger.de
...				

France<sup>1</sup>

N°	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	a.labat@alphatronmarine.com
3.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
	GH2E <i>(Ayant cessé son activité le 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
4.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
5.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)9 53 69 08 61	patrick.campagnoli@rhmarinegroupe.com
7.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecfmi.com
8.	Sud Communication	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Maugeuio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
9.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

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

**Pays-Bas**

<b>N°</b>	<b>Nom</b>	<b>Adresse</b>	<b>Téléphone +31</b>	<b>Courriel</b>
1.	Alpatron Marine B.V. <i>(Agréée du 6.1.2010 au 6.1.2016)</i> <i>(Agréée du 11.2.2016 au 1.2.2018)</i> <i>(Agréée à partir du 3.2.2018)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alpatronmarine.com www.alpatronmarine.com
...				
20.	JVL Scheepselektronica V.O.F.	Rivierdijk 364 NL-3361 AW Sliedrecht	(0)184 425 110	info@jvl-marine.nl www.jvl-marine.nl
21.	Connect Maritiem BV	Papland 13a NL-4206 CK Gorinchem	(0)183229999	info@connectmaritiem.nl www.connectmaritiem.nl

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

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

#### 2. Liste des appareils AIS Intérieur agréés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

...

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
...						
40	KAT-330 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Japan	5.4.2018	FVT	R-4-317
41	SAS 900 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	Si-Tex Marine Electronics 25 Enterprise Zone Drive, Ste 2, Riverhead, NY, USA	24.4.2018	FVT	R-4-318

#### 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
...				
29.	Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG	Etterzhausenerstr. 8 D-93188 Pielenhofen	(0)9409 - 86 12 50	schafberger-Funktechnik@t-online.de www.Schafberger.de
...				

France<sup>1</sup>

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 61 45 29 76	caen@aemi-marine.com <a href="http://www.aemi-marine.com/">http://www.aemi-marine.com/</a>
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	inland@alphatronmarine.com <a href="https://www.alphatronmarine.com/fr">https://www.alphatronmarine.com/fr</a>
3.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr <a href="http://www.ateys.fr">http://www.ateys.fr</a>
4.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr <a href="http://www.barillec-marine.com">http://www.barillec-marine.com</a>
5.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr <a href="http://www.albigny-bateaux.fr">http://www.albigny-bateaux.fr</a>
6.	DISCOUNT MARINE	12, rue Liot, BP 114 F-92106 Boulogne Billancourt	(0)1 46 20 42 42	info@discount-marine.com <a href="http://www.discount-marine.com">http://www.discount-marine.com</a>
7.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet F-94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr <a href="http://www.fluvialelec.fr">http://www.fluvialelec.fr</a>
	FLUVIATECH <i>(Ayant cessé son activité le 30.6.2017)</i>	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
	GH2E <i>(Ayant cessé son activité le 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
8.	H2O	Port de Plaisance F-21170 Saint Jean de Losne	(0)3 30 39 08 11	magasin@h2ofrance.com <a href="http://www.h2ofrance.com">http://www.h2ofrance.com</a>
9.	LORRAINE NAUTISME	2 rue des Alliés F-57050 Metz	(0)3 87 32 21 22	info@lorraine-nautisme.fr <a href="http://lorraine-nautisme.fr">http://lorraine-nautisme.fr</a>

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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
10.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com http://map-marine.com
11.	MAX GUERDIN ET SES FILS	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	contact@maxguerdin.fr http://www.maxguerdin.fr
12.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com http://www.promat-formation.com
13.	RADIO HOLLAND FRANCE	21, rue Paul Verlaine F-76700 Harfleur	(0)2 35 54 60 60	service@radioholland.com http://www.radioholland.com
14.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com http://www.siecmi.com
15.	SUD COMMUNICATION	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Muguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info
16.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com http://www.themys-sa.com

...

### 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 1.2.2018)</i> <i>(agrée à partir du 3.2.2018)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
...				

<b>N° d'ordre</b>	<b>Nom</b>	<b>Adresse</b>	<b>Téléphone +31</b>	<b>Courriel Site internet</b>
26.	JVL Scheepselektronica V.O.F.	Rivierdijk 364 NL-3361 AW Sliedrecht	(0)184 425 110	info@jvl-marine.nl www.jvl-marine.nl
27.	Connect Maritiem BV	Papland 13a NL-4206 CK Gorinchem	(0)183229999	info@connectmaritiem.nl www.connectmaritiem.nl
28.	A.M.L. international	Jachthavenweg 71c1 NL-4311 NC Bruinisse	(0)111481822	info@aml-int.nl www.aml-int.nl

...

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

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

**Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers**

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
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. Mainkai 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 <sup>1</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002 <sup>2</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 <sup>3</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	

<sup>1</sup> Valable du 19 octobre 2013 jusqu'au 19 octobre 2018

<sup>2</sup> Valable du 1<sup>er</sup> juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

<sup>3</sup> Valable du 12 février 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2018

Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-003 <sup>1</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)
NL-004 <sup>2</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-005 <sup>3</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006 <sup>4</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-007 <sup>5</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	
NL-008 <sup>6</sup>	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-009 <sup>7</sup>	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	

- 
- 1 Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2022
  - 2 Valable du 20 décembre 2015 jusqu'au 20 décembre 2020
  - 3 Valable du 1<sup>er</sup> octobre 2014 jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2019
  - 4 Valable du 1<sup>er</sup> juin 2015 jusqu'au 23 mars 2018
  - 5 Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020
  - 6 Valable du 22 mars 2012 jusqu'au 22 mars 2017
  - 7 Valable du 1<sup>er</sup> février 2016 jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2021

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
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	
D-003	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	
D-004	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
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 <sup>1</sup>	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 <sup>2</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 <sup>3</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003 <sup>4</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	

1 Valable du 19 octobre 2013 jusqu'au 19 octobre 2018

2 Valable du 1<sup>er</sup> juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

3 Valable du 12 février 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2018

4 Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2022

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-004 <sup>1</sup>	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 <sup>2</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006 <sup>3</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 <sup>4</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	
NL-007 <sup>5</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-008 <sup>6</sup>	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
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	

- 
- 1 Valable du 20 décembre 2015 jusqu'au 20 décembre 2020
  - 2 Valable du 1<sup>er</sup> octobre 2014 jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2019
  - 3 Valable du 1<sup>er</sup> juin 2015 jusqu'au 23 mars 2018
  - 4 Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020
  - 5 Valable du 22 mars 2012 jusqu'au 22 mars 2017
  - 6 Valable du 1<sup>er</sup> février 2016 jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2021

Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
D-101	Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverbände	Attestation de participation Formation aux premiers secours	1	Validité 2 ans (verso)
D-102	Arbeiter-Samariter-Bund	Attestation de participation Formation aux premiers secours	2	Validité 2 ans (verso)
D-103	Deutsche Lebens- rettungsgesellschaft e.V.		3	Attestation valable si la case 'Premiers secours' (EH/312) est cochée, Validité 2 ans
D-104	Die Johanniter	Formation aux premiers secours Attestation de participation n°	4	Validité 3 ans (verso)
D-105	Malteser Hilfsdienst e.V.	Attestation de participation aux premiers secours	5	
NL-101 <sup>1</sup>	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	Formation de base de secouriste	voir Annexe C2 au RPN <sup>2</sup>	
NL-102 <sup>3</sup>	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Formation de base de secouriste		
NL-102 <sup>4</sup>	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Formation de base de secouriste		
NL-103 <sup>5</sup>	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www@okmaritime.nl	Formation de base de secouriste		

<sup>1</sup> Valable du 19 octobre 2013 jusqu'au 19 octobre 2018

<sup>2</sup> Cette attestation peut être insérée dans le livret figurant à l'annexe C4 du Règlement relatif au personnel de la navigation.

<sup>3</sup> Valable du 1<sup>er</sup> juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

<sup>4</sup> Valable du 12 février 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2018

<sup>5</sup> Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2022

Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-104 <sup>1</sup>	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	Formation de base de secouriste		
NL-105 <sup>2</sup>	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	Formation de base aux premiers secours		
NL-106 <sup>3</sup>	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	Formation de base aux premiers secours		
NL-106 <sup>4</sup>	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	Formation de base aux premiers secours		
NL-107 <sup>5</sup>	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	Formation de base aux premiers secours		
NL-108 <sup>6</sup>	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	Formation de base aux premiers secours		

1 Valable du 20 décembre 2015 jusqu'au 20 décembre 2020

2 Valable du 1<sup>er</sup> octobre 2014 jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2019

3 Valable du 1<sup>er</sup> juin 2015 jusqu'au 23 mars 2018

4 Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020

5 Valable du 22 mars 2012 jusqu'au 22 mars 2017

6 Valable du 1<sup>er</sup> février 2016 jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2021

Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

Modèle 1

**Deutsches Rotes Kreuz** 

Teilnahmebescheinigung Nr. ....

Name ..... Vorname ..... geb. am .....

hat vom ..... bis ..... in .....

an einem 8 Doppelstunden umfassenden Lehrgang

**Ausbildung in Erster Hilfe**

unter der Leitung von ..... teilgenommen.

Der Kostenbeitrag von EUR ..... wurde entrichtet.

Ort .....

Datum .....

Art. Nr. 820580 © Deutsches Rotes Kreuz, Präsidium, Berlin

2002/392426

Modèle 2

Teilnahmebescheinigung • 02/192991

**Erste-Hilfe-Lehrgang**

mit 16 Unterrichtsstunden

Herr/Frau  
Vorname Nachname **Paul Mustermann**

geb. am **01.12.1980**

hat am /  
vom - bis **04.-05.08.03** an diesem Lehrgang nach den  
geltenden Richtlinien teilgenommen.

Eine Teilnahmegebühr von **40 €** wurde bezahlt.

**Köln, 5.8.2003**

Ort/Datum





Unterschrift (Lehrgangleiter)

 Diese Bescheinigung gilt als Nachweis der Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe sowie einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen gemäß § 19 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 18.08.1998 für Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, T, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E.

Helfen  
ist unsere  
Aufgabe

  
Arbeiter-Samariter-Bund

Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

Modèle 3

**Teilnahmebescheinigung**

Registrier-Nr.: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_  
Gliederung Sch. Qual. Lfd. Nr. Jahr

  
Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.

Herr / Frau \_\_\_\_\_ geb. am \_\_\_\_\_  
Vorname Name  
wohnhaft in \_\_\_\_\_ Straße \_\_\_\_\_  
hat vom \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_ in \_\_\_\_\_  
erfolgreich an folgendem Lehrgang teilgenommen:

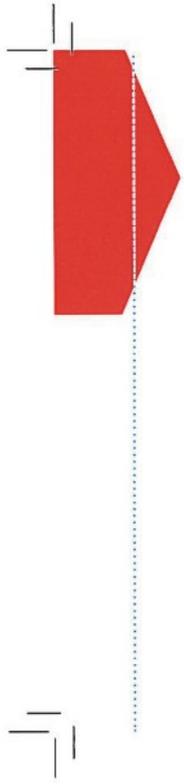
- **Lebensrettende Sofortmaßnahmen (LSM / 311)** - 8 Unterrichtseinheiten  
 - **Erste Hilfe (EH / 312)** - 16 Unterrichtseinheiten  
 - **Erste Hilfe-Training (EHT / 321)** - 8 Unterrichtseinheiten  
 - **Sanitätslehrgang A (San A / 331)** - 24 Unterrichtseinheiten  
 - \_\_\_\_\_

Zutreffendes ankreuzen

Leitung: \_\_\_\_\_  
Ort / Datum: \_\_\_\_\_ (Siegel) \_\_\_\_\_ (Unterschrift)

Die Lehrgänge LSM, EH, EHT und San A entsprechen den gemeinsamen Grundsätzen der ausbildenden Organisationen (ASB - DLRG - DRK - JUH - MHD).  
Entsprechend den berufsgenossenschaftlichen Vorschriften wird allen Teilnehmern eine regelmäßige Wiederholung in Zeitabständen von zwei Jahren empfohlen.  
Bestell-Nr. 14408046 - DLRG - Materialstelle - Im Niedermfeld 2 - 31542 Bad Nenndorf - Nachdruck nicht gestattet

Modèle 4



### Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr. \_\_\_\_\_

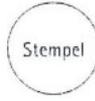
Land: \_\_\_\_\_ Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebene  
Unterweisung in „Sofortmaßnahmen am  
Ort: \_\_\_\_\_ Unfallort“ bzw. in „Erste Hilfe“.

Kreis: \_\_\_\_\_ Der Teilnehmerbeitrag von  
Vorname: \_\_\_\_\_ Euro wurde entrichtet.  
Zuname: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

geb. am: \_\_\_\_\_ Lehrgangsleitung: \_\_\_\_\_  
hat von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

an einem Lehrgang Erste Hilfe – 8 Dstd. – 12 Dstd.  
– bei der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. mit Erfolg  
teilgenommen.

Diese Bescheinigung gilt zugleich als Nachweis  
für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 2  
Straßenverkehrsgesetz und § 19 Abs. 1 und 2



Appendice 4a à l'instruction de service n° 5

Modèle 5

 <b>Malteser</b>	"Teilnahmebescheinigung EH"	Ausbildung FO 5.3 – 11 Muster
---	-----------------------------	----------------------------------

FO 5.3-11/Mers 2 03/Stand 25.01.2006

Bescheinigung Nr.:



Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

geboren am: \_\_\_\_\_ hat am/vom: \_\_\_\_\_ bis: \_\_\_\_\_

- an dem Lehrgang
- Erste Hilfe (16 UE)
  - Erste Hilfe Training (8 UE)
  - Sanitätshelfer/Erste Hilfe (24 UE)
  - EH bei Notfällen im Säuglings- und Kindesalter (8 UE)
  - Lebensrettende Sofortmaßnahmen –Führerscheinbewerber– (8 UE)
- Dies gilt als Nachweis für die nach § 19 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, S oder T vorgeschriebene Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen
- Es darf nur ein Kurs angekreuzt sein!**
- mit Erfolg teilgenommen. Der Kostenbeitrag in Höhe von EUR \_\_\_\_\_ wurde entrichtet.

**Malteser Hilfsdienst e.V.**  
 Diözesangeschäftsstelle  
 Auf der Hüls 201  
 52068 Aachen



Bescheinigung Nr.:



Name: \_\_\_\_\_ me: \_\_\_\_\_

geboren am: \_\_\_\_\_ bis: \_\_\_\_\_

- an dem Lehrgang
- Erste Hilfe (16 UE)
  - Erste Hilfe Training (8 UE)
  - Sanitätshelfer/Erste Hilfe (24 UE)
  - EH bei Notfällen im Säuglings- und Kindesalter (8 UE)
  - Lebensrettende Sofortmaßnahmen –Führerscheinbewerber– (8 UE)
- Dies gilt als Nachweis für die nach § 19 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, S oder T vorgeschriebene Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen
- Es darf nur ein Kurs angekreuzt sein!**
- mit Erfolg teilgenommen. Der Kostenbeitrag in Höhe von EUR \_\_\_\_\_ wurde entrichtet.

**Malteser Hilfsdienst e.V.**  
 Diözesangeschäftsstelle  
 Auf der Hüls 201  
 52068 Aachen



i.A. \_\_\_\_\_

Muster aus NRW

Version: 2.0	Ersteller:	Freigegeben:	Seite 1 von 1
Stand: 25.01.2006	Abt. Ausb. MHD e.V.	01.03.2006 / Bereichsleiter	FO_5.3-11_Teilnahmebescheinigung_EH_2.0

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

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

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
D-01	RAG Aktiengesellschaft Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Herne Wilhelmstraße 98 44649 Herne	Tél.: +49 (0)2325 593-552 organisation du cycle de formation Tel.: +49 (0)2325 593-290 Direction Service central du sauvetage minier Fax : +49 (0)2325 593-309 andreas.betka@rag.de	<a href="#">Modèle 1</a>
D-02	Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische IndustrieKompetenz-Center Notfallprävention Standort Hohenpeißenberg Unterbau 71 1/8 82383 Hohenpeißenberg	Tél. : +49 (0)6221 5108-28612 Fax : +49 (0)6221 5108-28699 notfallpraevention- hpb@bgrci.de	<a href="#">Modèle 2</a>
NL-01 <sup>1</sup>	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	voir annexe 3 au RPN <sup>2</sup>
NL-02 <sup>3</sup>	Nautiek Trainingen Bratantplein 74 NL-5401 GS Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax : +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-02 <sup>4</sup>	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-03 <sup>5</sup>	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31( 0 )10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	peter@okmaritime.nl	
NL-04 <sup>6</sup>	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede		
NL-04 <sup>7</sup>	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg		

1 Valable du 19 octobre 2013 jusqu'au 19 octobre 2018

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

3 Valable du 1<sup>er</sup> juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

4 Valable du 12 février 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2018

5 Valable du 15 janvier 2017 jusqu'au 15 janvier 2022

6 Valable du 1<sup>er</sup> juin 2015 jusqu'au 23 mars 2018

7 Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020

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

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
NL-05 <sup>1</sup>	G4S Training & Safety BV Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06 <sup>2</sup>	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam		
NL-07 <sup>3</sup>	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek		

---

1 Valable du 22 mars 2012 jusqu'au 22 mars 2017

2 Valable du 20 décembre 2015 jusqu'au 20 décembre 2020

3 Valable du 1<sup>er</sup> février 2016 au 1<sup>er</sup> février 2021

Modèle 1



**Hauptstelle für das Grubenrettungswesen**



## Teilnahmebescheinigung

Herr

geb.

hat am an dem Lehrgang

### **Atemschutzgeräteträger Übungstag**

teilgenommen.

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

Das Ausbildungsprogramm umfasste u.a. folgende Themen:

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

Herne, den

**Hauptstelle für das  
Grubenrettungswesen**

**Lehrgangleiter**

Modèle 2



# Bescheinigung

Herr

***Vorname Name***

geb.: *Datum*

hat am Seminar für

## Atemschutzgeräteträger

vom *Datum* bis *Datum*

mit Erfolg teilgenommen.

Hohenpeißenberg, *Datum*

Hauptstelle für das Grubenrettungswesen  
Im Auftrag

## 5.2 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  
État : juin 2018**

...

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>1</sup>

Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG  
Etterzhausenerstr. 8  
D - 93188 Pielenhofen

Fa. EnBaj Elektro,- und Informationstechnik  
Schützenhausstr.6  
D-97828 Marktheidenfeld  
Scellé n° 80275

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

Kadlec & Brödlin GmbH  
Krausstraße 21  
D-47119 Duisburg  
Scellé n° K&B

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

Connect Maritiem BV  
Papland 13a  
NL-4206 CK Gorinchem

<sup>1</sup> SRH : Ports rhénans suisses, Bâle (anciennement : Direction de la navigation rhénane, Bâle (RSD)).

## **PROTOCOLE 20**

### **Budget de la Commission centrale pour 2019**

#### **Résolution**

La Commission centrale adopte le budget 2019 qui est fixé à **2 662 700.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **30 000.- €** du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans et du versement de **200 000.- €** de la CDNI, s'élève à **532 540.- €**

Dans le cas où le contrat de service avec l'UE ne serait pas conclu, un budget rectificatif sera établi.

## **PROTOCOLE 21**

### **Amendements au Règlement du personnel du Secrétariat et au Règlement du Comité du personnel**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

sur proposition de son Comité du droit fluvial et de son Sous-Comité administratif,

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

Cette résolution prendra effet à partir du 7 juin 2018.

#### **Annexe**

## RÈGLEMENT DU PERSONNEL DU SECRÉTARIAT DE LA COMMISSION CENTRALE<sup>1</sup>

[Articles 1 à 32 inchangés]

### *Chapitre XIII* SANCTIONS

#### **Article 33**

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

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

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

#### **Article 34**

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

#### **Article 35**

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

### *Chapitre XIV* REPRÉSENTATION DU PERSONNEL

#### **Article 36**

Il est institué au sein du Secrétariat de la Commission centrale un Comité du personnel.

Le Comité du personnel représente les intérêts collectifs des agents visés aux articles 12 et 44 et coopère au bon fonctionnement des services en permettant à ces agents de faire connaître leur opinion. Les règles afférentes à son élection, sa mission et son fonctionnement sont précisées à l'appendice 3 au présent Règlement.

---

<sup>1</sup> Arrêté par la résolution CCR 1979-II-45 bis, modifié par les résolutions CCR 2014-II-26, CCR 2016-II-24 et 2018-I-21.

### **Article 37**

Les agents jouissent du droit d'association.

### *Chapitre XV* **DIFFÉRENDS**

### **Article 38**

#### Réclamation administrative

a) Agents visés à l'article 12

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

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

Avant de prendre une décision sur la réclamation, le Secrétaire général entend le requérant qui peut se faire assister par une personne de son choix extérieure au Secrétariat. Le cas échéant, l'agent communique, au moins cinq jours avant l'entretien, le nom et la qualité de la personne qui l'assistera. Le Secrétaire général prend une décision écrite motivée qu'il notifie au requérant. L'absence de réponse dans les trente jours suivant la réception de la réclamation vaut décision implicite d'acceptation.

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

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

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

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

b) Agents visés à l'article 44

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

c) Agents visés à l'article 10

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

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

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

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

Avant de prendre une décision sur la réclamation, le Président de la Commission centrale entend l'agent qui peut se faire assister par une personne de son choix extérieure au Secrétariat. Le cas échéant, l'agent communique, au moins cinq jours avant l'entretien, le nom et la qualité de la personne qui l'assistera. Le Président prend une décision écrite motivée qu'il notifie à l'agent. L'absence de réponse dans les soixante jours suivant la réception de la réclamation vaut décision implicite d'acceptation.

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

d) Agents membres du Comité du personnel

Un agent membre du Comité du personnel peut, pendant la durée de son mandat au Comité et dans les six mois après l'expiration de celui-ci, adresser une réclamation au Président de la Commission centrale tendant à obtenir le retrait ou la modification d'une décision lui faisant grief, selon la procédure décrite au paragraphe c).

e) Candidats externes à un poste

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

f) Comité du personnel

Le Comité du personnel peut adresser une réclamation au Secrétaire général selon la procédure décrite au paragraphe a), pour autant que la réclamation soit dirigée contre une décision dont il est destinataire ou contre une décision qui porte directement atteinte aux prérogatives que lui confère le Règlement du personnel, notamment en application de l'article 36 du Règlement du personnel et du Règlement du Comité du personnel visé à l'appendice 3 du présent Règlement.

## **Article 39**

### Conciliation

a) Agents visés à l'article 12

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

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

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution de la décision contestée ou empêcher une notation défavorable ou une mesure disciplinaire de produire ses effets. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant et sans préjudice de l'issue donnée au litige, qu'il soit sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un préjudice grave et difficilement réparable.

b) Agents visés à l'article 44

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

Le conciliateur définit, le cas échéant, aux fins d'un règlement amiable du différend, les règles de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou l'appendice 1 au présent Règlement.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution de la décision contestée. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant et sans préjudice de l'issue donnée au litige, qu'il soit sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un préjudice grave et difficilement réparable.

c) Agents visés à l'article 10 et agents membres du Comité du personnel

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

Le conciliateur se prononce également sur toutes les questions de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou l'appendice au présent Règlement, aux fins d'un règlement amiable du différend.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution d'une décision contestée. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant, et sans préjudice de l'issue donnée au litige, le sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un grave préjudice difficilement réparable.

**[Articles 40 à 45 inchangés]  
[Appendice 1 et 2 inchangés]**

**Appendices au Règlement du personnel**

**Appendice 3**

**Règlement du Comité du personnel**

**Article 1**

Mission

1. Conformément à l'article 36 du Règlement du personnel du Secrétariat de la Commission centrale (« Règlement du personnel »), le Comité du personnel représente les intérêts collectifs des agents visés aux articles 12 et 44 dudit Règlement et coopère au bon fonctionnement des services en permettant à ces agents de faire connaître leur opinion.
2. Le Comité du personnel participe également à l'organisation des activités sociales et culturelles entreprises au bénéfice de l'ensemble du personnel.
3. Le Secrétaire général doit consulter le Comité du personnel pour avis
  - a. avant de prendre une décision touchant directement à la situation professionnelle, aux conditions de travail, à la formation ou à la protection sociale des agents, notamment si la décision concerne une modification à apporter au Règlement du personnel, aux barèmes des traitements, aux indemnités ou au régime de sécurité sociale ;
  - b. sur toute difficulté relative à l'interprétation ou à l'application du Règlement du personnel.
4. Lorsque le Secrétaire général demande un avis au Comité du personnel, il fixe, compte tenu de l'urgence de la question soumise au Comité, le délai dans lequel l'avis doit être exprimé. Le délai dans lequel l'avis doit être donné ne peut, sauf accord du Comité du personnel, être inférieur à quinze jours ouvrables. A défaut d'avis dans le délai fixé, et sauf demande de prorogation de 8 jours ouvrables maximum, le Secrétaire général arrête sa décision.
5. Le Comité du personnel peut, de sa propre initiative, donner un avis au Secrétaire général sur toute question relative au personnel, et notamment sur toute difficulté relative à l'interprétation ou à l'application du Règlement du personnel.
6. Le Comité du personnel est informé au préalable, c'est-à-dire au moins huit jours ouvrables avant l'adoption, et par écrit, de toute décision pouvant indirectement toucher à la situation professionnelle, aux conditions de travail, à la formation ou à la protection sociale des agents.
7. Le Secrétaire général prend toutes les mesures nécessaires pour assurer au Comité du personnel l'accès aux documents pertinents pour mener à bien sa mission.

## **Article 2**

### Composition

1. Le Comité du personnel est composé de deux membres titulaires et d'un membre suppléant. Il comprend un titulaire de catégorie A ou L et un titulaire de catégorie B ou C. La catégorie du membre suppléant est libre.
2. Les membres du Comité du personnel sont élus au scrutin secret par les agents visés à l'article 12 du Règlement du personnel dont l'engagement remonte à six mois au moins. Les agents en congé de maternité, parental, de maladie ou de longue durée sont également habilités à voter.

## **Article 3**

### Droits et devoirs

1. La qualité de membre du Comité du personnel ne peut porter préjudice à la situation professionnelle ou au déroulement de la carrière des dits membres.
2. Les missions exercées dans le cadre du Comité du personnel sont considérées comme faisant partie intégrante des services à assurer dans l'intérêt de la Commission centrale.
3. Les membres du Comité du personnel sont tenus de respecter, même après la cessation de leurs fonctions au sein du Comité, le caractère confidentiel des faits et informations venus à leur connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

## **Article 4**

### Durée du mandat

1. Le mandat des membres du Comité du personnel (titulaires et le suppléant) commence à la date de la proclamation du résultat des élections et prend fin trois ans après cette date. Ce mandat expire en outre en cas de décès, de démission volontaire des fonctions au Comité du personnel ou de cessation des services à la Commission centrale.
2. Si le mandat des membres du Comité du personnel arrive à son terme normal avant qu'un nouveau Comité ait pu être élu, les membres sortants restent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par les membres nouvellement élus.
3. Lorsqu'un siège de titulaire est vacant, le Comité du personnel désigne le membre suppléant comme titulaire.
4. Lorsque le Comité du personnel est réduit à deux membres, le Comité peut solliciter le Secrétaire général en vue d'organiser de nouvelles élections pour le renouvellement du siège vacant ou de l'ensemble du Comité. Dans le cas d'un renouvellement partiel, les membres élus achèvent le mandat des membres qu'ils remplacent.

## Article 5

### Élections

1. Le Secrétaire général publie quinze jours ouvrables avant les élections un avis faisant appel de candidatures. L'emplacement de l'urne ainsi que la date et les heures d'ouverture et de clôture du scrutin sont également communiqués.
2. Tous les agents visés à l'article 12 du Règlement du personnel dont l'engagement remonte au moins à six mois peuvent se porter candidats. Toutefois, ne sont pas éligibles les agents ayant exercé deux mandats consécutifs au sein du Comité du personnel ainsi que les agents en congé de maladie ou autre de plus de six mois. La déclaration de candidature doit être faite par écrit, être signée par le candidat et être adressée au Secrétaire général au plus tard le huitième jour ouvrable avant le scrutin.
3. Le Secrétaire général vérifie les candidatures. Il écarte celles qui ne répondent pas aux conditions prévues au présent Règlement. Il établit la liste des candidats et la publie au moins quatre jours ouvrables avant le scrutin. Le nom de chaque candidat est suivi de la mention de la catégorie à laquelle le candidat appartient (A, L, B et C).
4. L'élection est annulée en cas de moins de candidatures validées que de sièges vacants. Dans ce cas, une nouvelle élection pourrait être convoquée après consultation de l'ensemble du personnel.
5. Le nom de chaque électeur est pointé au moment du dépôt de son bulletin de vote dans l'urne. La validité des élections est subordonnée à la participation de la majorité des agents ayant le droit de vote. Faute de quorum les électeurs sont convoqués pour un nouveau tour de scrutin ; celui-ci doit avoir lieu dans les plus brefs délais.
6. Les opérations de fermeture et de scellement de l'urne avant les opérations de vote, et d'ouverture et de dépouillement après le vote, sont exécutées par le Secrétaire général. Ces opérations sont publiques, les horaires et le lieu en sont communiqués.
7. Le résultat des élections est rendu public par le Secrétaire général immédiatement après le dépouillement des votes.
8. Est élu titulaire le candidat qui a obtenu dans chaque catégorie telle que définie à l'article 2 paragraphe 2, le plus grand nombre de voix. Est élu suppléant le candidat qui n'a pas été nommé titulaire et qui a le plus grand nombre de voix.
9. L'élection est annulée si les trois sièges ne sont pas pourvus. Dans ce cas, une nouvelle élection est convoquée dans les plus brefs délais.
10. La validité des élections peut être contestée pendant les trois jours ouvrables qui suivent le jour de la publication des résultats.
11. Toute contestation doit être adressée par écrit au Secrétaire général et au Président de la Commission centrale. Le Secrétaire général se prononce sur la contestation dans les huit jours de la réception. Sa décision peut toutefois faire l'objet d'une réclamation au Président de la Commission centrale selon la procédure décrite à l'article 38 paragraphe c) du Règlement du personnel.
12. Les contestations n'ont pas d'effet suspensif à l'égard de la constitution du Comité du personnel qui vient d'être élu.

## Article 6

### Modalités d'exercice

1. Les membres du Comité du personnel (titulaires et le suppléant) désignent d'un commun accord le Président parmi les membres titulaires.
2. Le Secrétaire général reçoit les membres du Comité du personnel (titulaires et le suppléant) au moins deux fois par an, en principe en février et en septembre.
3. Le Secrétaire général et le Président du Comité du personnel établissent l'ordre du jour de la réunion d'un commun accord. Cet ordre du jour est arrêté au moins quinze jours ouvrables avant la tenue de la réunion.
4. Un relevé de conclusions de la réunion est établi par le Président du Comité du personnel et transmis à l'ensemble des agents après validation par le Secrétaire général.
5. A la demande écrite du Secrétaire général ou du Président du Comité du personnel, une réunion ad hoc pourra être organisée pour évoquer un sujet particulier. La réunion devrait avoir lieu aussi rapidement que possible et au plus tard dans les quinze jours ouvrables suivant la demande écrite.
6. Le Comité du personnel réunit l'ensemble du personnel au moins deux fois par an, si possible avant la réunion régulière avec le Secrétaire général.
7. Le Comité du personnel est membre d'au maximum deux organisations regroupant des associations de personnel des organisations internationales.
8. Le Président du Comité du personnel, ou un autre membre du Comité du personnel (titulaire ou suppléant), peut assister à une manifestation par an, les frais de déplacement étant pris en charge par le budget réservé au Comité du personnel.
9. Chaque année, le sous-comité administratif réservera un temps, prévu à l'ordre du jour, pour un échange avec les membres titulaires et le membre suppléant du Comité du personnel. Les sujets à évoquer sous ce point de l'ordre du jour seront établis par le président du Comité du personnel en concertation avec le président du Sous-Comité administratif et les documents pertinents mis à la disposition du Comité du personnel.

## **PROTOCOLE 22**

### **Budget du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2019**

#### **Résolution**

La Commission centrale

a pris acte du budget du Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2019, arrêté par celui-ci à **51 000.- €**

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

## **PROTOCOLE 23**

### **Nomination et indemnisation du conciliateur et du conciliateur suppléant**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

vu l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe (TACE) aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) (Résolution 2014-II-25),

vu la Procédure de conciliation (appendice 1 au Règlement du personnel), et en particulier son article 12,

sur proposition de son Comité du budget,

Prend connaissance de la nomination de Madame Mireille Heers en tant que conciliateur et de Monsieur Thomas Laker en tant que conciliateur suppléant par la présidente du Tribunal Administratif (TACE)

Renvoie, pour la fixation de l'indemnité du conciliateur et du conciliateur suppléant, au Règlement révisé du Conseil de l'Europe concernant le remboursement des frais de déplacement et de séjour aux membres du TACE voyageant à la charge des budgets du Conseil de l'Europe en vigueur le jour de la saisine du conciliateur, et plus particulièrement à sa partie III concernant les indemnités journalières.

#### **Annexe**

**Règlement révisé concernant le remboursement des frais de déplacement et de séjour  
aux membres du Tribunal Administratif voyageant à la charge des budgets  
du Conseil de l'Europe**

**I. DISPOSITIONS GENERALES**

*Article 1*

Les membres du Tribunal administratif (ci-après désignés par « membres ») qui se déplacent pour le compte et à la charge de l'Organisation doivent veiller à organiser leur déplacement de la façon la plus économique possible. Le remboursement des frais de voyage et le paiement des indemnités journalières de séjour sont effectués conformément aux dispositions de la présente réglementation.

**II. MOYENS DE TRANSPORT ET FRAIS DE VOYAGE**

*Article 2*

1. Les membres ont droit, dans les conditions précisées ci-après, au remboursement de leurs frais de voyage encourus pour le déplacement entre l'adresse mentionnée dans l'avis de convocation (ci-après désignée par « lieu de départ ») et le lieu de réunion.

2. Si pour des raisons personnelles ou professionnelles un membre se rend à la réunion à partir d'un lieu autre que son lieu de départ ou s'il rejoint un tel lieu après la réunion, le montant du remboursement des frais de déplacement est plafonné aux frais qu'il aurait encourus à partir de son lieu de départ. Dans certains cas exceptionnels et dûment justifiés, sous réserve d'un accord préalable du Secrétaire Général, les membres peuvent demander un remboursement sur la base de l'itinéraire réellement effectué.

3. Pour une seule et même réunion, le remboursement des frais de voyage n'est accordé qu'à un seul membre. Si un membre est remplacé en cours de réunion par un autre, ce dernier n'a pas droit au paiement des frais de voyage.

*Article 3*

Toute demande de remboursement de frais de voyage par tous moyens de transport doit être accompagnée d'une copie du billet et d'une pièce justifiant le montant déboursé (par exemple, facture originale ou copie certifiée conforme, avis de paiement d'une carte de crédit ou extrait de compte). En aucun cas, le remboursement ne peut excéder la limite des frais réellement encourus.

*Article 4*

**1. Voyage par train**

Le remboursement du billet en 1<sup>ère</sup> classe est autorisé. Lorsque le voyage comporte une durée de plus de 6 heures entre 22 heures et 7 heures, le remboursement du prix du wagon-lit est autorisé.

## **2. Voyage par avion**

Le remboursement est basé sur le tarif en classe économique.

Néanmoins, le remboursement peut être basé sur le tarif en classe affaires dans les cas suivants :

- pour des vols directs durant plus de 7 heures ;
- pour des trajets de plus de 15 heures (comportant plus d'un vol y compris le temps des correspondances) ;
- pour des raisons de santé justifiées par un certificat médical, qui devra être joint à la demande de remboursement.

L'itinéraire de vol devra être présenté pour justifier du temps de vol ou du temps total du trajet.

Les frais de transport pour excédent de bagages ne sont pas remboursés, sauf justifications probantes s'appuyant sur l'intérêt du service.

## **3. Voyage par bateau**

Les frais de voyage par bateau ne sont remboursés que dans la limite forfaitaire maximum du prix du voyage par avion tel que défini au paragraphe 2 ci-dessus. Lorsque les membres voyagent en voiture, les frais de transport par bateau de la voiture ne sont pas remboursés (voir Article 6, paragraphe 1).

### *Article 5*

1. Les frais de transit lors du changement de moyens de transport et les frais de transport exposés pour se rendre du lieu de départ et/ou du lieu de la réunion à la gare ou à l'aéroport sont couverts par les indemnités journalières payées au titre d'assistance à la réunion et ne sont de ce fait pas directement remboursés. Toutefois, lorsque ces frais excèdent 20% du montant des indemnités journalières allouées, cet excédent peut être remboursé, sous réserve de l'accord préalable du Secrétaire Général et sur présentation des pièces justificatives.

2. Les frais de transport locaux encourus pendant les jours de réunion sont couverts par les indemnités journalières payées au titre d'assistance à la réunion et ne sont de ce fait pas directement remboursés.

### *Article 6*

1. Lorsqu'un membre utilise un moyen de transport autre que les transports en commun sur une distance de plus de 30 kilomètres par trajet, ses frais de voyage sont remboursés forfaitairement sur la base d'une indemnité kilométrique fixée annuellement par le Comité des Ministres. Les distances qui dépassent 1600 kilomètres aller-retour sont remboursées sur la base du prix du billet d'avion en classe économique des aéroports les plus proches, sauf accord préalable du Secrétaire Général autorisant le remboursement sur la base de l'indemnité kilométrique. Tout déplacement inférieur à 30 kilomètres par trajet n'est pas indemnisé.

2. La durée du voyage utilisée comme base pour le calcul des indemnités journalières sera le total du nombre de kilomètres divisé par 90 et ne pourra pas excéder 24 heures.

3. D'autres dépenses encourues, telles que des frais de péages et de stationnement, ne sont remboursées qu'avec l'accord préalable du Secrétaire Général, dans le seul cas où aucune autre alternative n'est possible. Toute demande de cette nature devra être accompagnée des justificatifs des montants réellement déboursés.

4. Si deux ou plusieurs membres ayant droit au remboursement des frais de voyage utilisent la même voiture, le remboursement n'est effectué qu'à la personne ayant la charge du véhicule avec une majoration de 10 % pour chaque personne transportée.

5. L'utilisation de la voiture est aux risques et périls du membre. Le Conseil de l'Europe n'assume aucune responsabilité concernant tout accident pouvant survenir au cours du déplacement.

### III. INDEMNITES JOURNALIERES

#### Article 7

1. Les membres bénéficient pendant la durée de la réunion d'une indemnité dont le taux journalier est fixé annuellement par le Comité des Ministres (taux en vigueur à compter du 1er janvier 2010 : 323 €). Ce montant reste inchangé quel que soit le lieu de la réunion. Les journées non concernées par les jours de réunion sont indemnisées au taux de 175 €<sup>1</sup>.

2. Lorsque les membres sont appelés à assister à titre officiel à des réunions ou des manifestations en dehors du programme de réunions du Tribunal administratif, l'indemnité journalière allouée est de 323 €<sup>2</sup> et est appliquée dans les mêmes conditions que le §1 ci-dessus. Lorsqu'ils assistent à des réunions ou manifestations à titre personnel mais que le remboursement de leurs frais par le budget du Conseil de l'Europe leur a été accordé, l'indemnité journalière allouée est de 175 €<sup>3</sup>.

3. Le versement de cette indemnité couvre l'ensemble des frais exposés par les membres pour participer à la réunion, à l'exception des frais de transport prévus ci-dessus. Toutefois, dans des cas exceptionnels et dûment justifiés et sous réserve d'un accord préalable du Secrétaire Général, si le coût total de l'hébergement (chambre et petit-déjeuner, y compris les taxes concernées) s'élève à plus de 60 % du total de l'indemnité journalière payable pour la réunion, les membres peuvent fournir une demande de remboursement supplémentaire. Toute demande de cette nature devra être accompagnée des factures originales justifiant les montants réellement déboursés pour l'hébergement.

#### Article 8

1. La durée de la période ouvrant droit aux indemnités est déterminée de la manière suivante :

- i. Les membres ont droit à une indemnité journalière de séjour pour chaque période de vingt-quatre heures comprise dans la durée de leur mission pour se rendre à la réunion et en repartir. La durée prise en compte pour le droit aux indemnités journalières ne peut pas excéder la durée minimale nécessaire pour assister à la réunion en utilisant les moyens de transport retenus comme base de calcul du remboursement des frais de voyages tels que définis par les règles ci-dessus.
- ii. L'indemnité journalière de séjour n'est pas due pour des périodes inférieures à quatre heures.
- iii. Lorsque la durée du voyage est égale ou supérieure à quatre heures mais inférieure à huit heures et ne comporte pas d'hébergement hôtelier, les membres perçoivent un quart de l'indemnité journalière de séjour. Il en est de même pour toute période égale ou supérieure à quatre heures et inférieure à huit heures, au delà de vingt-quatre heures ou de tout multiple de vingt-quatre heures.
- iv. Lorsque la durée du voyage est égale ou supérieure à huit heures mais inférieure à vingt-quatre heures et ne comporte pas d'hébergement hôtelier, les membres perçoivent la moitié de l'indemnité journalière de séjour. Il en est de même pour toute période égale ou supérieure à huit heures et inférieure à vingt-quatre heures, au-delà de vingt-quatre heures ou de tout multiple de vingt-quatre heures.
- v. Lorsque la durée du voyage est égale ou supérieure à quatre heures mais inférieure à vingt-quatre heures et comporte un hébergement hôtelier, les membres se voient allouer le montant intégral de l'indemnité journalière de séjour. Il en est de même pour toute période égale ou supérieure à quatre heures et inférieure à vingt-quatre heures au-delà de vingt-quatre heures ou de tout multiple de vingt-quatre heures.

---

<sup>1</sup> Taux en vigueur au 1er janvier 2010.

<sup>2</sup> Taux en vigueur au 1er janvier 2010.

<sup>3</sup> Taux en vigueur au 1er janvier 2010.

2. En cas de transport par voie aérienne, ferroviaire et maritime, la durée du voyage aller-retour est majorée forfaitairement de deux heures aux fins de calcul de l'indemnité de séjour.

3. Les membres doivent déclarer tout hébergement ou repas dont ils bénéficient gratuitement. Lorsque l'hébergement ou les repas sont assurés gratuitement aux membres, à moins que le Secrétaire Général en ait décidé autrement, les indemnités journalières sont réduites des montants suivants :

- Hébergement (50 % de l'indemnité journalière)	87,50 € <sup>1</sup> par nuit
- Repas (déjeuner ou dîner) (15 % de l'indemnité journalière)	26,25 € <sup>2</sup> par repas

#### **IV. AUTRES DEPENSES**

##### *Article 9*

1. Les autres dépenses encourues par les membres liées à leur présence à la réunion (tels que les frais de visa et de vaccination indispensables) sont remboursées. Toute demande de cette nature devra être accompagnée des documents justifiant les montants réellement déboursés.

2. Les dépenses d'assurance, de représentation, de communication par téléphone ou par fax, d'utilisation d'internet et de location de salles de réunions, ne sont pas remboursés.

#### **V. MALADIE ET ACCIDENT**

##### *Article 10*

Lors de leurs déplacements effectués pour le compte du Conseil de l'Europe, les membres sont couverts pour les risques spécifiques liés à ces déplacements par une assurance souscrite par l'Organisation en leur faveur. Il appartient néanmoins à ces derniers de veiller à ce qu'une prise en charge soit effectuée en premier lieu par le régime d'assurance auquel ils sont affiliés dans leur pays d'origine, des éventuels frais de maladie ou d'accident survenant durant le déplacement et/ou durant la réunion.

#### **VI. CONDITIONS DE REMBOURSEMENT**

##### *Article 11*

Les frais dont il est question aux articles ci-dessus sont remboursés sur la base d'une déclaration certifiée sincère et véritable introduite par le membre, à laquelle sont annexées toutes les pièces justificatives exigées en application du règlement.

---

<sup>1</sup> Taux en vigueur au 1er janvier 2010.

<sup>2</sup> Taux en vigueur au 1er janvier 2010.

## **PROTOCOLE 24**

### **Approbation du compte rendu de l'activité de la Commission centrale en 2017**

#### **Résolution**

La Commission centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission centrale en 2017.

#### **Annexe**

**Compte rendu de l'activité  
de la Commission centrale pour la navigation du Rhin  
en 2017**

---

**I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE  
ET DE SON SECRÉTARIAT EN 2017**

**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 au sein du ministère fédéral allemand des transports et de l'infrastructure numérique, 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**

**M. ORTOLLAND**, sous-directeur du droit de la mer, du droit fluvial et des pôles à la direction des affaires juridiques du Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères de la France, a été nommé commissaire- suppléant de la France auprès de la CCNR à compter du 27 janvier en remplacement de M. GUYONVARCH, qui a été appelé à d'autres fonctions.

**M. HEINZ**, directeur de la sous-direction « Stratégie et planification » de la Direction générale des voies d'eau et de la navigation, a été nommé commissaire d'Allemagne auprès de la CCNR à compter du 1<sup>er</sup> février en remplacement de M. WEMPE, lequel a pris sa retraite.

**M. LEANDRI**, président délégué général du Comité des armateurs fluviaux, a été nommé commissaire de la France auprès de la CCNR à compter du 1<sup>er</sup> août en remplacement de M. MORIN, lequel a pris sa retraite.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2017 :

#### ALLEMAGNE

Commissaires :	MM.	WEHRMANN, HEINZ, HÖNEMANN, KAUNE,	<b>Vice-Président</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.	LEANDRI, ROUAS,	
Commissaires-suppléants :	MM.	ORTOLLAND, PIET ;	

#### PAYS-BAS

Commissaires :	Mme	GIJSBERS,	
	MM.	TEN BROEKE, POST, VAN DOORN,	
Commissaires-suppléants :	Mme	LUIJTEN ;	
	M.	MENSINK ;	

#### SUISSE

Commissaires :	MM.	DÜRLER, BÜHLER, HADORN, KRATZENBERG,	<b>Président</b>
Commissaires-suppléants :	Mme	MUNGENAST,	
	M.	SUTER ;	

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

Secrétaire Général :	M.	GEORGES
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 exceptionnellement, sur invitation de la Présidence suisse, sa session plénière ordinaire de printemps, le 31 mai à Schaffhouse (en Suisse), sous la présidence de M. DÜRLER, avec la représentation suivante :

- pour la Commission Européenne, Mmes KOPCZYNSKA et ROSCA,
- pour la Commission du Danube, M. STEMMER,
- pour la Commission Internationale pour la Protection du Rhin, Mme ROHN-BROSSARD,
- pour la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies, M. DIONORI,
- 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 7 décembre à Strasbourg, sous la présidence de M. DÜRLER, avec la représentation suivante :

- pour la Commission Européenne, Mme ROSCA,
- pour la Commission du Danube, M. STEMMER,
- pour la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies, Mme IVANOVA,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRÜCKNER.

#### 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, le 30 mai à Schaffhouse et 6 décembre à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 9 mars et 24 octobre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. DÜRLER, les 22 mars à Strasbourg, 30 mai à Schaffhouse, 11 octobre et 6 décembre à Strasbourg ;

le Comité Économique, sous la présidence de M. MORIN, les 21 mars à Strasbourg, 30 mai à Schaffhouse et sous la présidence de M. LEANDRI, les 10 octobre et 6 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. KAUNE, le 21 mars et sous la présidence de M. MENSINK, le 18 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. ROUAS, les 19 avril et 13 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. TEN BROEKE, le 20 avril et sous la présidence de M. BÜHLER, le 12 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. TEN BROEKE, le 19 avril et sous la présidence de M. KRATZENBERG, le 12 octobre à Strasbourg ;

le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme COENEN, les 22 mars et 11 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 29 mai et 5 décembre à Strasbourg ;

## GROUPES DE TRAVAIL

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. MAILLARD, du 7 au 9 février et du 30 au 31 août à Strasbourg avec le 29 août, réunion du sous-groupe « actualisation du catalogue des amendes » ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. STUURMAN, le 7 mars : audition « Extension de l'annonce par voie électronique aux bateaux-citernes » et 8 mars, 21 et 22 juin, 19 et 20 septembre ainsi que les 12 et 13 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de Visite, sous la présidence de M. HENRY, les 23 février, 30 juin et 30 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail de l'Infrastructure et de l'Environnement, sous la présidence de M. MAILLARD, le 2 mars et sous la présidence de M. WISSELMANN, les 21 et 22 septembre à Strasbourg ;

### c) Conférence consultative

La conférence consultative habituelle avec les organisations agréées s'est tenue, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 10 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. JAEGER, les 19 janvier et 19 juillet à Rotterdam ;

le Groupe de travail (ISGINTT/WG), sous la présidence de M. BOUMAN, le 21 mars 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 23 au 27 janvier ainsi que du 28 au 31 août à Genève ;

le Comité d'Administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), sous la présidence de M. REIN, le 27 janvier et sous la présidence de M. BIRKLHUBER le 31 août à Genève ;

le Groupe de travail informel « Protection contre l'explosion sur les bateaux-citernes » (ADN), sous la présidence de Mme BRANDES, le 20 et 21 avril à Berlin ;

le Groupe de travail informel « matières », sous la présidence de M. KRISCHOK, le 19 et 20 avril à Berlin ;

le Groupe de travail informel „Formation des experts“ (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, les 22 et 23 mars à Strasbourg ;

## 2) Événements organisés sous l'égide de la Commission centrale

RENCONTRE AVEC LE SECRETARIAT GENERAL DU PARTI POPULAIRE EUROPEEN DU PARLEMENT EUROPEEN (PPE)

Une rencontre entre quelques membres du Secrétariat Général du Parti populaire européen (PPE) du Parlement européen et le Secrétariat de la CCNR a eu lieu le 14 septembre à Strasbourg.

Des visites des Représentations permanentes de l'Allemagne, de la Belgique, des Pays-Bas auprès de l'Union européenne ont été organisées à la fin 2017. Les rencontres avec la Représentation Permanente de la France auprès de l'UE et de la Mission CH auprès de l'UE sont prévues au début de l'année 2018.

## 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 des standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) a été créé en 2015 sous l'égide de la CCNR pour adopter des standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de l'Union européenne et de la CCNR, se référeront en vue de leur application. Le Comité CESNI réunit les États membres de la CCNR et de l'Union européenne, la Commission européenne, les organisations internationales comprenant les commissions fluviales, les organisations agréées, ainsi que des États observateurs. Son secrétariat 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 2017, sous la présidence de M. NILLES (délégation luxembourgeoise), le 23 mars, le 6 juillet et le 18 octobre à Strasbourg.

Il a adopté un nouveau standard de prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, ES-TRIN 2017/1, ainsi que le standard d'essai AIS Intérieur.

Le Comité a créé un groupe de travail temporaire relatif aux systèmes électroniques à bord des bateaux de navigation intérieure (CESNI/PT/Elec). Ce groupe a pour mission principale de préparer le projet de prescriptions techniques pour les systèmes électroniques (Chapitre 12 de l'ES-TRIN)

Le Comité s'apprête à adopter en 2018 plusieurs ensembles de standards de qualifications professionnelles qui seront directement intégrés aux actes délégués de la nouvelle directive UE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, adoptée formellement au Conseil de l'UE le 4 décembre 2017.

La Serbie et l'Ukraine ont acquis au cours de l'année 2017 le statut d'État observateur.

## 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 21 et 22 février, 28 et 29 juin, 27 et 28 septembre ainsi que du 28 au 30 novembre à Strasbourg.

En outre, trois réunions ad hoc ont été organisées. Une réunion ad hoc « Standard pour les systèmes électroniques programmables de sécurité et pour l'équipement TIC (technologies de l'information et de la communication) » a eu lieu le 27 juin à Strasbourg. Une réunion ad hoc « Standard pour les émissions des moteurs en service à bord de bateaux de la navigation intérieure, en guise de référence pour les initiatives volontaires » a eu lieu le 26 septembre à Strasbourg. Enfin, une réunion ad hoc portant sur la « Base de données européenne des bateaux (EHDB) » s'est tenue le 28 novembre à Strasbourg.

Le groupe de travail relatif aux qualifications professionnelles (CESNI/QP), présidé par M. DABROWSKI (délégation tchèque), s'est réuni le 2 février à Strasbourg, le 11 mai à Budapest, le 7 septembre à Bruxelles, le 16 novembre à Strasbourg.

Par ailleurs, trois groupes de travail temporaires, créés en 2016, 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 le 31 janvier et le 6 juillet à Strasbourg, ainsi que le 5 septembre à Bruxelles ;
- le groupe de travail temporaire relatif aux standards de compétences (CESNI/QP/Comp), présidé par M. RUSCHE, s'est réuni le 1<sup>er</sup> février à Strasbourg, le 10 mai à Budapest, le 6 septembre à Bruxelles et le 15 novembre à Strasbourg ;
- enfin, le groupe de travail temporaire relatif aux standards pour les simulateurs (CESNI/QP/Simul), présidé par M. BLESSINGER (délégation suisse), s'est réuni le 31 janvier à Strasbourg ; les 12 et 13 juin à Duisbourg et les 12 et 13 septembre à Harlingen.

## AUTRES TRAVAUX DE LA CCNR

### STRATEGIE DE LA CCNR

La CCNR a adopté, lors de sa session plénière d'automne, des orientations stratégiques destinées à guider ses activités futures. D'une part, ces orientations confirment l'Acte de Mannheim et ses principes fondamentaux comme base des activités futures de la CCNR. D'autre part, ces orientations soulignent l'intention de la CCNR d'utiliser ses compétences particulières en étroite collaboration avec l'UE et d'autres organisations internationales afin de promouvoir le développement durable de la navigation intérieure rhénane et européenne.

L'environnement de la navigation rhénane et de la CCNR est en constante évolution. La navigation rhénane s'intègre de plus en plus dans l'économie mondiale. Les décisions politiques, juridiques, sociales et techniques concernant la navigation rhénane revêtent plus que jamais une dimension européenne. La CCNR juge par conséquent nécessaire de fonder ses activités sur des orientations stratégiques qui tiennent compte de cette évolution et de ses caractéristiques.

L'objectif de la CCNR est une navigation économiquement, écologiquement et socialement durable, sur le Rhin et au-delà. En conséquence, la CCNR continuera de soutenir les initiatives et objectifs nationaux, régionaux et mondiaux en matière de développement durable, notamment par l'adoption de la Vision pour des bateaux de navigation intérieure à zéro émission d'ici 2050. La CCNR continuera à promouvoir les avantages de la navigation intérieure en tant que mode de transport qualitatif et soutiendra le transfert modal vers la voie d'eau, en répondant aux nouveaux défis du transport fluvial par l'innovation et la numérisation. La CCNR entend rester le premier centre de compétence et le point de référence privilégié dans tous les domaines de la navigation intérieure, en tirant pleinement parti de son expertise et de sa riche expérience.

Pour la planification de ses travaux au cours des années à venir, la CCNR s'appuiera sur les orientations stratégiques élaborées depuis le mois de septembre de l'année dernière par ses délégations, avec l'appui du Secrétariat et à l'initiative de son Président. Elle mettra en adéquation avec ces orientations ses futurs programmes de travail et ses relations avec les institutions de l'UE, notamment avec la Commission européenne, ainsi qu'avec d'autres organisations internationales.

#### OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Pour la deuxième année consécutive, la Commission Centrale a publié, en coopération avec la Commission européenne, son rapport annuel 2017 de l'Observation du marché de la navigation intérieure en Europe.

Fruit d'une collaboration étroite entre les deux institutions, le rapport fournit un aperçu exhaustif de la situation du marché, ainsi que des développements de la navigation intérieure en Europe au cours de l'année 2016. Les préfaces de Mme Bulc, Commissaire européenne pour la Mobilité et les Transports, et de M. Georges, Secrétaire Général de la CCNR, viennent illustrer la dimension résolument européenne de la publication.

#### PUBLICATION DE L'APERÇU DU MARCHÉ/AUTOMNE 2017 DE LA CCNR

La CCNR a également réalisé et publié le nouveau rapport trimestriel sur la navigation intérieure européenne, en partenariat avec la Commission Européenne. L'Aperçu du Marché de l'Automne 2017 donne une série d'informations sur la situation de la navigation intérieure pour le début de l'année 2017.

#### REUNION COMMUNE DES POLICES FLUVIALES ET DE LA NAVIGATION DES ETATS MEMBRES DE LA CCNR

La Commission Centrale a tenu les 9 et 10 novembre sa réunion quadriennale avec les polices fluviales et de navigation de ses États membres et AQUAPOL.

Cette rencontre, qui s'est tenue à Berlin dans les locaux du ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques (BMVI) avec l'appui de la délégation allemande, a permis des discussions fructueuses et enrichissantes à de nombreux titres.

La réunion a constitué une plate-forme pour un échange d'opinions et de pratiques entre les autorités de police. Les questions traitées couvraient l'ensemble des règlements de la CCNR (prescriptions nautiques, sociales, techniques et transport de matières dangereuses). En outre ont été abordés des sujets concrets et actuels liés aux tâches des autorités, tels que le développement des activités de loisirs et de sports nautiques, le respect des temps de repos ou la signalisation des bâtiments.

Cette rencontre a également permis une discussion directe et un échange d'expériences entre les autorités en charge de l'application des règlements de la CCNR et les rédacteurs de ces textes juridiques. Ainsi a été soulignée plus particulièrement la possibilité de fournir des indications permettant d'adapter les règlements aux différentes évolutions de la navigation intérieure, qu'elles soient techniques, sociétales ou économiques.

AQUAPOL, le réseau des polices fluviales européennes, a également été associé à ces réflexions, apportant un éclairage supplémentaire aux différents échanges.

Enfin, l'ensemble des participants a salué la richesse et la qualité des échanges qui, par le biais de concertations sur la mise en oeuvre, concourent à l'harmonisation du régime rhénan et au maintien, tout le long de la voie d'eau, d'un haut niveau de sécurité. Les participants sont convenus de se retrouver en 2021.

#### ENQUETE DE LA CCNR SUR L'OBLIGATION D'EQUIPEMENT EN APPAREIL AIS INTERIEUR ET EN SYSTEME POUR LA VISUALISATION DE CARTES ELECTRONIQUES

La CCNR a introduit, depuis le 1er décembre 2014, une obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et ECDIS Intérieur ou appareils comparables pour la visualisation de cartes électroniques. A l'issue des deux premières années de mise en oeuvre de cette décision, la CCNR a décidé de lancer une enquête en ligne afin de mieux cerner les difficultés rencontrées par les utilisateurs et de permettre aux personnes concernées par cette réglementation de faire remonter leurs propositions d'améliorations.

C'est ainsi qu'au cours d'une période de deux mois, plus de 1000 questionnaires remplis intégralement ont pu être comptabilisés, de même que plus de 400 remplis partiellement mais exploitables. Plus de 90 % des réponses provenaient de conducteurs de bateaux. Ces résultats permettront à la CCNR de continuer à élaborer et améliorer les règles adaptées à la navigation du Rhin et établies en lien étroit avec la profession. C'est pourquoi tous les participants à cette enquête et, au-delà, l'ensemble des acteurs de la navigation intérieure, peuvent se réjouir de cette nouvelle source d'information importante.

Avec plus de 100 questions et des réponses formulées en trois langues, l'exercice a été riche en informations.

L'évaluation et la synthèse des résultats de l'enquête ont été diffusées par voie électronique à tous les participants.

Un second document contenant des conclusions et recommandations basées sur cette évaluation de l'obligation introduite par la CCNR de posséder l'équipement AIS Intérieur sera probablement publié au premier semestre de l'année 2018.

#### ADAPTATION DE LA REGLEMENTATION RHENANE POUR PRENDRE EN COMPTE LE STANDARD EUROPEEN ETABLISSANT LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES DES BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE (ES-TRIN 2017/1)

Lors de sa session plénière de décembre 2017, la CCNR a également adopté trois résolutions visant à adapter ses règlements à l'ES-TRIN 2017/1. Le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) a été amendé pour inclure un renvoi à l'ES-TRIN 2017/1. Les prescriptions techniques proprement dites sont couvertes par le contenu du standard et peuvent par conséquent être retirées du RVBR. Il en résulte aussi une harmonisation plus étendue avec le cadre juridique de l'UE. Les anciens renvois aux articles du RVBR figurant dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) ont également été adaptés. Ces amendements entreront en vigueur en même temps que le standard le 7 octobre 2018.

#### 4) Relations interinstitutionnelles

##### a) **Commission européenne**

Initiée en 2003 avec la signature d'un Accord administratif entre la Commission européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et suivie de la signature d'un Arrangement administratif entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR en 2013, la coopération renforcée entre les deux institutions a été intense en 2017.

La coopération s'effectue très concrètement dans le cadre du contrat de service d'une durée de trois ans (2016-2018). Comme le prévoit l'Arrangement Administratif, ce contrat constitue un cadre financier pluriannuel pour couvrir d'une part les activités de 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 réunions relatives à la mise en œuvre du contrat ont eu lieu entre des représentants du Secrétariat de la CCNR et de la DG MOVE, le 5 avril à Bruxelles et le 15 novembre à Strasbourg. Le rapport intermédiaire, qui devait être présenté au terme d'une première période de 18 mois (soit la première moitié de la durée du contrat) a été validé avec succès par la Commission européenne en octobre. Par ailleurs, le Secrétariat de la CCNR a contribué activement, par le biais de l'assistance technique, prévue par ce contrat, à l'élaboration de l'évaluation à mi-parcours du plan d'action NAIADES II de la Commission européenne.

En outre, en vertu de l'Accord de coopération de 2003, deux réunions de coordination se sont tenues, le 4 avril à Bruxelles et le 16 novembre à Strasbourg. Les perspectives futures de la coopération, à court terme (après 2018) et à moyen terme (après 2021) ont fait l'objet de premières discussions et devraient continuer à tenir une place importante à l'agenda en 2018.

Les sessions plénières de la CCNR ont constitué également des forums d'échanges entre la Commission européenne et la Commission centrale. En juin à Schaffhouse, les représentantes de la Commission européenne, en la personne de Mme KOPCZYNSKA, Directrice 'Waterborne' au sein de la Direction Générale de la Mobilité et des Transports (DG MOVE), et de Mme ROSCA, Cheffe d'unité « ports et navigation intérieure » au sein de la même Direction Générale, ont pu s'entretenir de manière utile des perspectives pour assurer la continuité et la pérennité d'un partenariat privilégié.

Lors de la session plénière d'automne, Mme ROSCA a salué la présidence allemande de la CCNR pour les deux années à venir et a souligné le succès du partenariat, qui suscite de nombreuses observations positives, ainsi que l'implication et l'appui de la CCNR dans le domaine de la navigation intérieure européenne. Elle a également relevé avec intérêt les orientations stratégiques de la CCNR et l'accent mis sur une navigation intérieure respectueuse de l'environnement, efficace et ouverte à la numérisation.

En marge de ces échéances régulières, de nombreux autres événements et rencontres témoignent de la coopération renforcée. Le Secrétariat a représenté la CCNR à la réunion de lancement (*kick-off meeting*) du groupe d'experts de NAIADES II, le 26 juin à Bruxelles.

Dans le cadre du Corridor Rhin-Alpes, l'un des neuf corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la CCNR a organisé deux réunions de travail concernant la navigation intérieure et les ports intérieurs le 27 février à Rotterdam et le 15 mai à Duisbourg. Ces deux réunions ont permis de confirmer la position essentielle de la CCNR parmi les acteurs de la navigation intérieure.

Une rencontre entre le Coordinateur européen du Corridor TEN-T Rhin-Alpes, M. WOJCIECHOWSKI, accompagné de son adjoint, M. WOJTAS a été organisée au Secrétariat de la CCNR le 13 novembre suivie d'une réunion avec le Maire de la Ville de Strasbourg, M. RIES et le Président de l'Eurométropole, M. HERRMANN.

De surcroît, le Secrétaire Général a effectué une visite à Mme KOPCZYNSKA le 13 janvier à Bruxelles et à M. ZAKONJESEK, Chef de cabinet de la commissaire européenne, Mme Bulc, le 13 juillet à Bruxelles.

#### **b) Commission de la Moselle**

Dans le cadre de l'accord de coopération signé en 2014, une quatrième réunion commune entre le Secrétariat de la CM et le Secrétariat de la CCNR s'est tenue le 20 octobre à Trèves.

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 du catalogue des amendes, harmonisation du RPNR et du RPNM au cas par cas, Harmonisation du RPNM / RPNR avec ES-TRIN ;
- et de l'observation du marché et de l'échange de données statistiques : la bonne coopération entre les deux institutions s'est poursuivie durant l'année.

ainsi qu'une contribution au rapport NAIADES II par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR.

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté aux deux sessions plénières organisées par la CM le 12 mai à Trèves et le 30 novembre à Senningen.

#### **c) Commission du Danube**

Un atelier organisé conjointement par la Commission du Danube, la Commission européenne (DG MOVE) et la CCNR sur la *Cooperation in the field of Market Observation for European inland waterway transport - practice and challenges* a eu lieu le 7 juin à Budapest.

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté aux deux sessions plénières organisées par la Commission du Danube les 9 juin et 13 décembre à Budapest.

#### **d) Commission Internationale pour la Protection du Rhin**

Le Secrétariat de la CCNR a été représenté aux sessions plénières de la CIPR les 21 et 22 juin à Karlsruhe et le 19 octobre à Coblenze.

#### **e) Commission de la Save (*International Sava River Basin Commission*)**

Le Secrétariat de la CCNR a rencontré les représentants du Secrétariat de la Commission de la Save, M. ZELJKO, Secrétaire et M. MILKOVIC, Secrétaire Adjoint le 10 novembre à Zagreb.

### **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 Économique 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 (du 5 au 7 avril à Prague et 12-13 septembre à Bonn) 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) et notamment à la Conférence Smart Rivers, 18-22 septembre, Pittsburgh, Etats-Unis ;
- l'"Education in Inland Navigation" (EDINNA) ;
- la Fédération Européenne des Travailleurs (ETF) ;
- la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI) ;
- 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'Organisation Européenne des Bateliers (OEB) ;
- l'Union Européenne de la Navigation Fluviale (UENF) ;
- à l'Association de la navigation intérieure européenne et des voies navigables (VBW).

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

Les 73<sup>ème</sup> et 74<sup>ème</sup> sessions du Centre administratif se sont tenues, sous la présidence de Mme POLIGNÉ, de la délégation française, les 28 mars et 26 octobre à Strasbourg.

### **IV) CHAMBRE DES APPELS**

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017, 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	jusqu'au 6 décembre 2017 remplacé par M. SPRENGER le 7 décembre 2017
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 10 mai et 7 novembre à Strasbourg, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort trois jugements en matière pénale et un jugement en matière civile.

**PROTOCOLE 25**

**Communiqué à la presse**

**Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

**PROTOCOLE 26**

**Date de la prochaine session**

**Résolution**

La prochaine session plénière se tiendra le 7 décembre 2018 à Strasbourg.