

COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN



SESSION D'AUTOMNE 2010

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2010 - II)

Strasbourg, les 8 et 9 décembre 2010

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (10) 2 Final

SESSION D'AUTOMNE 2010

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2010-II)

Strasbourg, les 8 et 9 décembre 2010

SOMMAIRE

	Pages
I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour	
Protocole 1 : Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour	1
Protocole 2 : Attribution du statut d'Etat observateur à la Pologne	1
II. Questions générales : coopération avec les Etats observateurs	
Protocole 3 : Reconnaissance des livrets de service autrichien, bulgare, roumain, polonais, slovaque, hongrois	2
Protocole 4 : Arrangement administratif pour la reconnaissance mutuelle des livrets de service	7
Protocole 5 : Reconnaissance du certificat de conduite polonais	72
Protocole 6 : Arrangement administratif à conclure avec la République de Pologne.....	77
Protocole 7 : Bilan des reconnaissances réciproques de certificats de conduite et perspectives d'avenir : discussion avec les Etats observateurs.....	98
Protocole 8 : Développement de l'observation du marché de la navigation intérieure concernant les trafics d'Europe centrale et orientale	98
Protocole 9 : Echange sur la conjoncture économique dans la navigation intérieure européenne.....	98
Protocole 10 : Conditions actuelles d'accès au marché rhénan.....	98
Protocole 11 : Echange de vues avec les Etats observateurs sur les pratiques de mise en œuvre du certificat d'appartenance à la navigation du Rhin	98
Protocole 12 : Etat des ratifications relatives à la CMNI.....	98
Protocole 13 : Perspectives de révision de la Convention CLNI en vue de son extension aux Etats d'Europe centrale et orientale	98
Protocole 14 : Travaux relatifs au CEVNI	99
Protocole 15 : Entrée en application de l'Accord ADN	99
Protocole 16 : Harmonisation des prescriptions techniques des bateaux.....	99
Protocole 17 : Mise en œuvre de l'Accord CDNI (collecte et traitement des déchets en navigation intérieure).....	99
Protocole 18 : Renforcement de la coopération entre les acteurs de la navigation intérieure européenne.....	99

	Pages
III. Aspects économiques	
Protocole 19 : Situation économique de la navigation rhénane – Effets de la crise économique	99
Protocole 20 : Communication de VNF sur le projet Saône-Moselle/Rhin	111
IV. Changement climatique	
Protocole 21 : Changement climatique et navigation rhénane	111
V. Durabilité de la navigation rhénane et intérieure	
Protocole 22 : Durabilité de la navigation rhénane et intérieure	125
VI. Règles de circulation	
Protocole 23 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, chapitre 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 à 11.05, 12.01)	125
Protocole 24 : Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin - Signalisation de l'interdiction d'accéder à bord du bâtiment, signalisation de l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé (Articles 3.31, 3.32 et annexe 3)	126
Protocole 25 : Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin - Protection des eaux et élimination de déchets provenant des bateaux (Articles 1.10, chapitre 15 et annexe 10)	130
VII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 26 : Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Annexes F, G, K et N)	140
Protocole 27 : Amendement au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis)	141
Protocole 28 : Amendement définitif du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis)	190
Protocole 29 : Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin - Contrôles (Sommaire, articles 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, annexe B)	198
Protocole 30 : Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin résultant d'enseignements pratiques et précisant certaines exigences (Sommaire, articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, annexe G)	207

	Pages
VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	
Protocole 31 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	221
IX. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable	
Protocole 32 : Extension du port rhénan Weil - Nord	221
Protocole 33 : Ouvrages de prise d'eau du projet de polder Wyhl/Weisweil	224
X. Relevé d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	
Protocole 34 : Relevé 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.....	226
XI. Budget et administration	
Protocole 35 : Approbation des comptes de l'exercice 2009 de la Commission Centrale	226
Protocole 36 : Approbation des comptes de l'exercice 2009 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans	226
XII. Questions diverses	
Protocole 37 : Agrément d'organisations non gouvernementales – Candidature d'Aquapol.....	227
Protocole 38 : Agrément d'organisations non gouvernementales – Candidature de l'EBI.....	227
Protocole 39 : Agrément d'organisations non gouvernementales – Candidature d'EDINNA	228
Protocole 40 : Evolutions relatives à la pollution du Rhin en relation avec la navigation – MTBE et ETBE pris comme exemple de réduction des apports -	229
Protocole 41 : Interruption de la manoeuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An	229
Protocole 42 : Interruption de la manoeuvre des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine.....	230
Protocole 43 : Communiqué à la presse.....	230
Protocole 44 : Date de la prochaine session	230



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2010

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

**Attribution du statut d'Etat observateur
à la Pologne**

Résolution

La Commission Centrale,

I.

vu la demande de statut d'observateur présentée par la Pologne,

se référant aux termes de sa résolution 2001-I-3 relative au statut d'observateur pour des Etats tiers ou des organisations intergouvernementales,

constatant que la Pologne a fait connaître son acceptation des règles régissant le statut des Etats observateurs auprès de la Commission Centrale,

tenant compte du fait que la Pologne est concernée de manière significative par la navigation intérieure européenne,

estimant que la participation de la Pologne aux travaux de la Commission Centrale est de nature à contribuer de manière positive à ces travaux et à la promotion de la navigation intérieure européenne,

décide d'attribuer le statut d'Etat observateur à la Pologne;

II.

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution aux autorités de la Pologne et, en liaison avec les comités, d'examiner avec les autorités de la Pologne les modalités concrètes de participation de cet Etat aux travaux de la Commission Centrale conformément au règlement relatif au statut d'Etat d'observateur.

PROTOCOLE 3

Reconnaissance des livrets de service autrichien, bulgare, roumain, polonais, slovaque, hongrois

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006;

consciente que la reconnaissance sur le Rhin de livrets de service non rhénans constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

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

I

reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2010-II-4, la validité sur le Rhin des livrets de service suivants :

- le livret de service bulgare, délivré par les autorités bulgares compétentes en vertu du règlement relatif aux compétences des personnels de la navigation (« Regulation No. 6 on Seafarers' Competence in the Republic of Bulgaria ») adopté le 4 décembre 2007,
- le livret de service roumain, délivré par l'autorité roumaine compétente en vertu de l'ordonnance 319/2006 du 3 mars 2006, dernièrement modifiée le 20 septembre 2007,
- le livret de service polonais, délivré par les autorités polonaises compétentes en vertu de l'ordonnance relative aux qualifications professionnelles en navigation intérieure, adoptée le 23 janvier 2003, et dernièrement modifiée le 14 août 2009 (journal officiel 2009, n°110, point 916).
- le livret de service autrichien, délivré par les autorités autrichiennes compétentes en vertu de la loi relative à la navigation intérieure, adoptée le 9 juin 2005 (« Schiffahrtsgesetz » BGBl I, Nr. 62/1997) et dernièrement modifiée le 25 mars 2009 (BGBl.I Nr. 17/2009) et le Règlement sur l'équipage minimum des bateaux (« Schiffsbesatzungsverordnung ») adopté le 27 décembre 2004 et dernièrement modifié le 30 juin 2009, sous la condition suspensive que les autorités autrichiennes notifient à la CCNR, avant le 1^{er} juillet 2011, l'entrée en vigueur de modifications réglementaires intégrant un examen médical relatif au daltonisme,
- le livret de service slovaque, délivré par l'autorité slovaque compétente en vertu de la loi n°338/2000 et des décrets 12/2005 et 4052/2010/SCLVD/z. 08639-M du Ministère des Transports, de la poste et des télécommunications, sous la condition suspensive que les autorités slovaques notifient à la CCNR avant le 1^{er} juillet 2011, l'entrée en vigueur des dispositions législatives et réglementaires prévoyant l'insertion dans le livret de service slovaque d'une page réservée à l'inscription des qualifications conformément à la réglementation rhénane, modifiant les exigences relatives à l'aptitude visuelle et précisant les modalités de validation par les autorités slovaques des voyages effectués,

- le livret de service hongrois, délivré par les autorités hongroises compétentes en vertu de l'ordonnance 26/2002 (XI. 29.) GKM, relative au livret de service pour les bateliers et les marins, sous la condition suspensive que les autorités hongroises notifient à la CCNR, avant le 1^{er} juillet 2011, l'entrée en vigueur de la modification réglementaire par laquelle une page réservée à l'inscription des qualifications conformément à la réglementation rhénane est insérée dans le livret de service hongrois.

Par cette reconnaissance, la CCNR reconnaît l'aptitude physique et psychique et les temps de voyage inscrits dans les livrets de service reconnus. Les qualifications valables sur le Rhin sont inscrites par les autorités rhénanes sur la page du livret de service réservée aux qualifications rhénanes.

II

La Commission Centrale intègre ces modifications à l'annexe A5 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Ces modifications, telles qu'elles apparaissent en annexe, entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2011, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2010-II-4.

Annexe

Annexe

- *L'annexe A5 au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin est rédigée comme suit :*

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

Etat	Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance		Résolution
République Tchèque			
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobocka@spspraha.cz	2000-I-26
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 410 pobocka@spsdecin.cz	
Státní plavební správa Přešov	Seifertova 33 750 02 Přešov	Tél. +420 581 284 254 Fax +420 581 284 256 pobocka@spsprerov.cz	
Autriche			
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3
Pour l'apposition des visas de contrôle, sont aussi compétentes les autorités suivantes :			
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at	

Etat	Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance		Résolution
Autriche			
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at	2010-II-3
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at	
Bulgarie			
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg	2010-II-3
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg	
Hongrie			
Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	2010-II-3
Pologne			
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Gizycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl	

Etat	Autorité(s) nationale(s) pour la délivrance		Résolution
Pologne			
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl	
Roumanie			
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r	2010-II-3
République slovaque			
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	2010-II-3

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

PROTOCOLE 4

Arrangement administratif multilatéral pour la reconnaissance mutuelle des livrets de service

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de favoriser la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin les livrets de service tchèque*, bulgare, polonais, et roumain,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin le livret de service autrichien, moyennant une condition suspensive liée à l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, d'une modification réglementaire intégrant un examen médical relatif au daltonisme,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin le livret de service hongrois, moyennant une condition suspensive liée à l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, d'une modification réglementaire prévoyant l'insertion, dans le livret de service hongrois, d'une page réservée à l'inscription des qualifications conformément à la réglementation rhénane,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin le livret de service slovaque, moyennant une condition suspensive liée à l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, de dispositions législatives et réglementaires prévoyant l'insertion, dans le livret de service slovaque, d'une page réservée à l'inscription des qualifications conformément à la réglementation rhénane, modifiant les exigences relatives à l'aptitude visuelle et précisant les modalités de validation par les autorités slovaques des voyages effectués,

consciente qu'il importe d'accompagner la reconnaissance de mécanismes de coopération entre les différentes autorités administratives concernées,

soucieuse de la nécessité de fixer les termes de la coopération en partenariat avec l'ensemble des administrations nationales concernées,

prend acte avec satisfaction de la négociation, conduite par le comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, d'un arrangement administratif avec les administrations nationales concernées,

charge son Secrétaire Général de signer au nom de la CCNR l'arrangement administratif, ci-annexé en langues française, allemande, néerlandaise et anglaise.

Annexe

* Résolution 2000-I-26

Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service

Préambule

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »)

et les Administrations nationales suivantes :

Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République autrichienne
Ministère du Transport, des technologies de l'information et des communications, Administration maritime, de la République bulgare
Ministère du développement national de la Hongrie
Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne
Ministère du Transport et de l'Infrastructure de la Roumanie
Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque
Ministère du Transport de la République tchèque

(ci-après les « Administrations contractantes »),

Soucieuses de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

Conscientes que la reconnaissance mutuelle des livrets de service en Europe, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures qui permettraient de lutter contre la pénurie de personnel dont souffre le secteur,

Constatant la grande similitude des livrets de service utilisés en Europe, pour toutes les informations autres que les qualifications y figurant,

Souhaitant agir aussi rapidement et sur une base aussi paneuropéenne que possible,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Notant que la conclusion du présent arrangement multilatéral pour la reconnaissance mutuelle des livrets de service ne fait pas obstacle à la conclusion, en parallèle et en complément, d'arrangements bilatéraux, entre la CCNR et certaines Administrations contractantes, ou entre Administrations contractantes, pour la reconnaissance mutuelle des qualifications,

Convaincues de l'utilité de poursuivre parallèlement les travaux visant à la reconnaissance mutuelle des qualifications fondées sur des diplômes et des formations en navigation intérieure,

Constatant que la reconnaissance mutuelle des livrets de service doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscriptions dans les livrets de service reconnus, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Reconnaissant qu'il sera souhaitable à terme de faire en sorte qu'une personne ne soit titulaire que d'un livret de service,

Sont convenues de l'Arrangement qui suit.

Article 1^{er}

Autorités compétentes

Les autorités compétentes sont les autorités habilitées à délivrer les livrets de service et à y apposer des visas de contrôle.

La liste des autorités rhénanes compétentes pour la délivrance des livrets de service rhénans et l'apposition des visas de contrôle figure à l'annexe 1.

La liste des autorités compétentes des Administrations contractantes pour la délivrance des livrets de service nationaux et l'apposition des visas de contrôle figure à l'annexe 2.

Article 2

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin des livrets de service nationaux délivrés par les autorités compétentes des Administrations contractantes.
2. Les Administrations contractantes reconnaissent la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elles relèvent, des livrets de service délivrés par les autorités rhénanes compétentes et par les autorités compétentes des autres Administrations contractantes.

Article 3

Recueil des données par l'autorité de délivrance

1. Toute autorité compétente tient un registre des livrets de service qu'elle a délivrés. Ce registre comporte au minimum les données suivantes :
 - le numéro du livret de service,
 - la date de délivrance,
 - le nom et le prénom du titulaire,
 - la date et le lieu de naissance du titulaire,
 - la nationalité et la nature de la pièce d'identité présentée,
 - la qualification du titulaire.
2. Toute autorité compétente tient aussi un dossier pour chaque titulaire d'un livret de service qu'elle a délivré, dans lequel sont notamment conservés :
 - une copie des certificats et diplômes correspondant aux qualifications inscrites,
 - une copie de la preuve des temps de navigation quand la qualification a été obtenue sur la base du temps de navigation requis,
 - un certificat médical attestant de l'aptitude physique et psychique du titulaire.

Article 4

Echange d'informations

1. Sur demande, un specimen de chaque livret de service reconnu est fourni à l'autorité compétente figurant aux annexes 1 ou 2 qui le souhaite.
2. Sur demande, chaque autorité compétente rend accessible à toute autorité compétente les informations listées à l'article 3, relatives aux livrets de service délivrés.

Article 5

Inscriptions par les autorités compétentes dans les livrets de service reconnus

1. *Aptitude physique et psychique*
 - Les autorités rhénanes compétentes sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service rhéman les mentions relatives à l'aptitude physique et psychique du titulaire. Celles-ci sont effectuées conformément à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont reconnues valables sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'ensemble des Administrations contractantes.
 - Les autorités compétentes de l'Etat de délivrance sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service national les mentions relatives à l'aptitude physique et psychique du titulaire. Celles-ci sont effectuées conformément à la réglementation nationale de l'Etat de délivrance. Les Administrations contractantes reconnaissent la validité de ces inscriptions sur les voies d'eau situées sur leur territoire national et la CCNR reconnaît la validité de ces inscriptions sur le Rhin.
2. *Visas de contrôle des voyages et temps de navigation accomplis*

Les visas de contrôle des voyages et temps de navigation accomplis peuvent être apposés dans les livrets de service reconnus par toute autorité compétente telle que définie à l'article 1^{er}.
3. *Qualification*
 - Les autorités rhénanes compétentes sont seules habilitées à inscrire dans tout livret de service (rhéman ou non) les mentions relatives à la qualification du titulaire conforme à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service réservée aux qualifications conformes à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont les seules reconnues valables sur le Rhin.
 - Les autorités nationales compétentes de l'Etat de délivrance sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service national les mentions relatives à la qualification du titulaire conforme à la réglementation nationale. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service national réservée à cet effet. Elles peuvent aussi être inscrites sur la page du livret de service rhéman réservée à la qualification conformément aux dispositions en vigueur hors du Rhin. Ces inscriptions ne sont pas reconnues valables sur le Rhin.

Article 6

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts nationaux de la CCNR et des Administrations contractantes. Les Commissions fluviales et la Commission européenne pourront y être représentées. Les réunions communes auront notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations,
- de discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter,
- d'examiner et de développer les procédures d'échange d'informations,
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats,
- de comparer les modalités d'obtention des qualifications et de progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

Article 7

Secrétariat de l'Arrangement

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est installé à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 6,
- à tenir à jour la liste des autorités compétentes figurant aux annexes 1 et 2,
- à faciliter l'échange d'informations entre les Administrations contractantes et entre celles-ci et la CCNR, ainsi qu'entre les autorités compétentes définies à l'article 1er,
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées,
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de l'Arrangement.

Article 8

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

La CCNR et les Administrations contractantes s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause la reconnaissance mutuelle des livrets de service. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et de l'ensemble des Administrations contractantes.

Article 9

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si la CCNR ou une Administration contractante estime qu'une modification réglementaire adoptée dans un des Etats concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique d'une Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmettra à la CCNR et à l'ensemble des Administrations contractantes. Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle des livrets de service. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.
2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'une des Administrations contractantes reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle vis-à-vis de cette Administration contractante. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

Article 10

Amendements

1. Modification des annexes

La CCNR et les Administrations contractantes notifient sans délai au Secrétariat toute modification relative à la liste des autorités compétentes figurant aux annexes 1 et 2. Le Secrétariat modifie en conséquence l'annexe concernée et la transmet à la CCNR et aux Administrations contractantes dans les meilleurs délais.

2. Amendement à l'Arrangement

La CCNR ou une Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement à l'Arrangement. La CCNR et les Administrations contractantes transmettent au Secrétariat leur position et commentaires, dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. Une absence de réponse dans ce délai de 2 mois sera considérée comme un accord à la proposition soumise. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'ensemble des Administrations contractantes avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 11

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

La CCNR et les Administrations contractantes notifieront par écrit au Secrétariat, dans les plus brefs délais et au plus tard le 1^{er} juillet 2011, que les formalités internes requises pour l'entrée en vigueur de l'Arrangement, ont été accomplies. Le Secrétariat en informera la CCNR et les Administrations contractantes.

2. Toute administration nationale dont les livrets de service remplissent les critères spécifiés dans la résolution de la CCNR 2008-II-8, peut demander à adhérer à l'Arrangement. L'adhésion nécessite le consentement de la CCNR et de l'ensemble des Administrations contractantes. Elle se fait sans réserve et s'applique à l'Arrangement tel qu'il est établi au moment de l'adhésion. La demande formelle d'adhésion est déposée auprès du Secrétariat, qui la communique immédiatement à la CCNR et aux Administrations contractantes. L'adhésion est réputée avoir été acceptée à la fin d'une période de six mois suivant la date de cette communication, à moins que la CCNR ou une Administration contractante émette par écrit une objection. Celle-ci sera examinée dans le cadre d'une réunion commune. L'adhésion est alors acceptée à l'unanimité des parties présentes à la réunion commune. Les parties non représentées à la réunion commune ont un mois pour émettre des objections. L'adhésion devient effective trois mois après son acceptation par la CCNR et l'ensemble des Administrations contractantes, selon la procédure susmentionnée.
3. La CCNR ou toute Administration contractante peut se retirer de l'Arrangement, par notification écrite adressée au Secrétariat. Le Secrétariat en informe la CCNR et les Administrations contractantes. Le retrait prendra effet douze mois après réception de la notification par le Secrétariat.
4. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale des Administrations contractantes en tant qu'Etats ou de la CCNR comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.
5. Les versions française, allemande, néerlandaise et anglaise de l'Arrangement font également foi. Les exemplaires signés sont déposés auprès du Secrétariat. Une copie certifiée conforme dans chaque langue est remise à la CCNR et à chacune des Administrations contractantes. Chaque Administration contractante procédera à la traduction de l'Arrangement dans sa langue nationale officielle.

Fait à Strasbourg, le 8 décembre 2010

Pour la CCNR

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire général

Pour les administrations contractantes

**Pour l'Administration de la République
autrichienne**

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1^{er}
juillet 2011, des dispositions réglementaires
nationales intégrant un examen médical relatif au
daltonisme*)*

Dipl.-Ing Reinhardt VORDERWINKLER
Haute Autorité pour la Navigation Intérieure

Pour l'Administration de la République bulgare

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Directeur général de l'Administration maritime
bulgare

Pour l'Administration de la Hongrie

Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, des dispositions réglementaires nationales prévoyant l'insertion dans le livret de service hongrois d'une page réservée l'inscription des qualifications conformes à la réglementation rhénane)*

Tamás MARTON
Chef de section de la navigation

Pour l'Administration de la République polonaise

Marek CHMIELEWSKI
Directeur adjoint
Unité de sécurité de la navigation

Pour l'Administration de la Roumanie

Viorel Ion OLEA
Directeur Général
Direction Générale de l'Infrastructure et du
Transport Maritime

Pour l'Administration de la République slovaque

Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, des dispositions législatives et réglementaires nationales prévoyant l'insertion dans le livret de service slovaque d'une page réservée à l'inscription des qualifications conformes à la réglementation rhénane, modifiant les exigences relatives à l'aptitude visuelle et précisant les modalités de validation, par les autorités slovaques, des voyages effectués)*

Matej VANICEK

Chef du bureau de la navigation intérieure

Pour l'Administration de la République tchèque

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1^{er} juillet 2011, des dispositions réglementaires nationales permettant la mise en oeuvre de cet Arrangement *)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN

Ministre délégué

*) Notification requise auprès du Secrétariat, qui transmettra à la CCNR et aux autres Administrations contractantes.

Liste des autorités rhénanes compétentes

Allemagne		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Allemagne		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Mariatorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Allemagne		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
Belgique		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 01 49
France		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

France		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Pays-Bas		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
Suisse		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Liste des autorités compétentes des Administrations contractantes

République Tchèque		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 410 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přešov	Seifertova 33 750 02 Přešov	Tél. +420 581 284 254 Fax +420 581 284 256 pobočka@spsprerov.cz
Autriche		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Pour l'apposition des visas de contrôle, sont aussi compétentes les autorités suivantes :		
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Autriche		
Schifffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schifffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schifffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at
Bulgarie		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Hongrie		
Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Pologne		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Pologne		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Roumanie		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r
République slovaque		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Pristavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat@sps.sk

Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher

Präambel

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und die folgenden nationalen Verwaltungen:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich
Ministerium für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien
Ministerium für nationale Entwicklung Ungarns
Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Rumäniens
Ministerium für Verkehr, Bau und Regionalentwicklung der Slowakischen Republik
Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik

(im Folgenden „Vertragsverwaltungen“),

haben

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher in Europa die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa erleichtert und daher zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels in dieser Branche beitragen kann,

in der Feststellung, dass die in Europa genutzten Schifferdienstbücher in allen Punkten außer dem der eingetragenen Befähigungen als gleichwertig angesehen werden können,

in dem Wunsch, so schnell und so gesamteuropäisch wie möglich zu handeln,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum „Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

in der Feststellung, dass der Abschluss dieser multilateralen Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher dem gleichzeitigen und zusätzlichen Abschluss bilateraler Vereinbarungen zwischen der ZKR und bestimmten Vertragsverwaltungen, oder zwischen bestimmten Vertragsverwaltungen, zum Zwecke der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen nicht im Wege steht,

in der Überzeugung, dass es sinnvoll ist, gleichzeitig an der gegenseitigen Anerkennung der auf Abschlüssen und Ausbildungen in der Binnenschifffahrt basierenden Befähigungen weiterzuarbeiten,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um die Modalitäten für die Eintragungen in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in Anerkennung der Tatsache, dass es längerfristig wünschenswert wäre dafür zu sorgen, dass eine Person Inhaber nur eines einzigen Schifferdienstbuches sein kann,

die folgende Vereinbarung getroffen:

Artikel 1

Zuständige Behörden

Die zuständigen Behörden sind die Behörden, die zur Ausstellung der Schifferdienstbücher und zur Erteilung von Sichtvermerken befugt sind.

Die für die Ausstellung der rheinischen Schifferdienstbücher und die Erteilung von Sichtvermerken zuständigen rheinischen Behörden sind in Anlage 1 aufgeführt.

Die für die Ausstellung der nationalen Schifferdienstbücher und die Erteilung von Sichtvermerken zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen sind in Anlage 2 aufgeführt.

Artikel 2

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR anerkennt die Gültigkeit der von den zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen ausgestellten nationalen Schifferdienstbücher auf dem Rhein.
2. Die Vertragsverwaltungen anerkennen die Gültigkeit der von den zuständigen rheinischen Behörden und von den zuständigen Behörden der anderen Vertragsverwaltungen ausgestellten Schifferdienstbücher auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen.

Artikel 3

Datenhaltung durch die ausstellende Behörde

1. Von den zuständigen Behörden ist ein Verzeichnis der jeweils von ihnen ausgestellten Schifferdienstbücher zu führen. In dieses Verzeichnis sind folgende Mindestangaben aufzunehmen:
 - Nummer des Schifferdienstbuchs
 - Ausstellungsdatum
 - Name und Vorname des Inhabers
 - Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers
 - Staatsangehörigkeit und Art des Ausweises
 - Befähigung des Inhabers.
2. Bei der jeweils zuständigen Behörde ist zudem für die Inhaber der von ihr ausgestellten Schifferdienstbücher jeweils eine Akte zu führen, in der insbesondere folgende Unterlagen aufzubewahren sind:
 - die Zeugnisse und Prüfungsnachweise zu den im Schifferdienstbuch eingetragenen Befähigungen in Kopie,
 - der Nachweis für die Fahrzeiten in Kopie, wenn die Befähigung auf der Grundlage der erforderlichen Fahrzeiten erworben wurde,
 - ein ärztliches Zeugnis, das die Tauglichkeit des Inhabers nachweist.

Artikel 4

Informationsaustausch

1. Auf Verlangen ist der in den Anlagen 1 oder 2 aufgeführten zuständigen Behörde jeweils ein Exemplar der anerkannten Schifferdienstbücher zur Verfügung zu stellen.
2. Jede zuständige Behörde ist sämtlichen zuständigen Behörden, auf Verlangen, hinsichtlich der in Artikel 3 aufgelisteten Informationen zu den ausgestellten Schifferdienstbüchern auskunftspflichtig.

Artikel 5

Eintragungen in anerkannte Schifferdienstbücher durch die zuständigen Behörden

1. *Tauglichkeit*

- Nur die zuständigen rheinischen Behörden sind befugt, in einem rheinischen Schifferdienstbuch Eintragungen zur Tauglichkeit des Inhabers vorzunehmen. Diese erfolgen gemäß den rheinischen Vorschriften. Diese Eintragungen werden auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet der Vertragsverwaltungen liegen, als gültig anerkannt.
- Nur die zuständigen Behörden des Ausstellerstaates sind befugt, in einem nationalen Schifferdienstbuch Eintragungen zur Tauglichkeit des Inhabers vorzunehmen. Diese erfolgen gemäß den nationalen Vorschriften des Ausstellerstaates. Die Vertragsverwaltungen erkennen die Gültigkeit dieser Eintragungen auf den Wasserstraßen, die in ihrem Hoheitsgebiet liegen, an, und die ZKR erkennt die Gültigkeit dieser Eintragungen auf dem Rhein an.

2. *Kontrollvermerke zur Bescheinigung zurückgelegter Streckenfahrten und Fahrzeiten*

Die Kontrollvermerke zur Bescheinigung absolvierter Streckenfahrten und Fahrzeiten können von jeder zuständigen Behörde nach Artikel 1 in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragen werden.

3. *Befähigung*

- Nur die zuständigen rheinischen Behörden sind befugt, in alle (rheinischen oder nichtrheinischen) Schifferdienstbücher Eintragungen zur Befähigung des Inhabers nach den rheinischen Vorschriften vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der für Befähigungen nach den rheinischen Vorschriften vorgesehenen Seite des Schifferdienstbuches. Nur diese Eintragungen werden auf dem Rhein als gültig anerkannt.
- Nur die zuständigen nationalen Behörden des Ausstellerstaates sind befugt, in nationale Schifferdienstbücher Eintragungen zur Befähigung des Inhabers nach den nationalen Vorschriften vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der zu diesem Zweck vorgesehenen Seite des nationalen Schifferdienstbuches. Sie können auch auf der Seite des rheinischen Schifferdienstbuches, die für die Befähigung nach außerhalb des Rheins geltenden Bestimmungen vorgesehen ist, eingetragen werden. Diese Eintragungen werden auf dem Rhein nicht als gültig anerkannt.

Artikel 6

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der nationalen Experten der ZKR und der Vertragsverwaltungen abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Vertretungen der Flusskommissionen und der Europäischen Kommission anwesend sein. Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

Artikel 7

Vereinbarungssekretariat

Ein Vereinbarungssekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 6 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Aktualisierung der Liste der zuständigen Behörden in den Anlagen 1 und 2;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen den Vertragsverwaltungen untereinander, zwischen diesen Verwaltungen und der ZKR sowie zwischen den in Artikel 1 festgelegten zuständigen Behörden;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Umsetzung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens der Vereinbarung notwendig sein könnten.

Artikel 8

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die ZKR und die Vertragsverwaltungen informieren einander so bald wie möglich und unabhängig von den gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sie sich untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen weiterzuleiten.

Artikel 9

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern die ZKR oder eine der Vertragsverwaltungen zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Änderung der Vorschriften in einem der von der Vereinbarung betroffenen Staaten oder aufgrund der Vorgehensweise einer der Vertragsverwaltungen die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen weiterleitet. Diese bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder eine der Vertragsverwaltungen nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann sie die gegenseitige Anerkennung gegenüber der betreffenden Vertragsverwaltung beenden. Der entsprechende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat gegenüber dieser Vertragsverwaltung in Kraft.

Artikel 10

Änderungen

1. Änderung der Anlagen

Die ZKR und die Vertragsverwaltungen teilen dem Sekretariat unverzüglich alle Änderungen an den in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Listen der zuständigen Behörden mit. Das Sekretariat verändert die betreffende Anlage entsprechend und leitet diese unverzüglich an die ZKR und die Vertragsverwaltungen weiter.

2. Änderung der Vereinbarung

Die ZKR oder eine Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung der Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltungen übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Trifft innerhalb dieser zweimonatigen Frist keine Antwort ein, wird dies als Zustimmung zum Vorschlag interpretiert. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und sämtlichen Vertragsverwaltungen eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

Artikel 11

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 2011 in Kraft.

Sobald die für das Inkrafttreten der Vereinbarung notwendigen internen Verfahren abgeschlossen sind, teilen die ZKR und die Vertragsverwaltungen dies dem Sekretariat unverzüglich, spätestens jedoch bis 1. Juli 2011, schriftlich mit. Das Sekretariat leitet diese Information an die ZKR und die anderen Vertragsverwaltungen weiter.

2. Jede nationale Verwaltung, deren Schifferdienstbücher die im ZKR-Beschluss 2008-II-8 aufgeführten Kriterien erfüllen, kann beantragen, dieser Vereinbarung beizutreten. Der Beitritt erfordert die Zustimmung der ZKR und sämtlicher Vertragsverwaltungen. Der Beitritt erfolgt ohne Vorbehalt und gilt für die Fassung der Vereinbarung, die zum Zeitpunkt des Beitritts gültig ist. Der formelle Beitrittsantrag wird beim Sekretariat hinterlegt, das ihn unverzüglich an die ZKR und die Vertragsverwaltungen weiterleitet. Sofern weder die ZKR noch eine Vertragsverwaltung einen schriftlichen Einwand formuliert, gilt der Beitrittsantrag nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten nach dem Tag seiner Weiterleitung als angenommen. Einwände werden im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung geprüft. Der Beitritt wird dann mit einstimmigem Beschluss aller anwesenden Parteien angenommen. An der gemeinsamen Sitzung nicht vertretene Parteien müssen ihre Einwände innerhalb eines Monats äußern. Der Beitritt wird drei Monate nach seiner Annahme durch die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen gemäß dem oben genannten Verfahren wirksam.
3. Die ZKR oder eine Vertragsverwaltung kann durch schriftliche Mitteilung an das Sekretariat seinen Austritt erklären. Das Sekretariat informiert darüber die ZKR und alle anderen Vertragsverwaltungen. Der Austritt wird zwölf Monate nach Eintreffen der Mitteilung beim Sekretariat wirksam.
4. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für die Vertragsverwaltungen als Staaten oder für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.
5. Der französische, deutsche, niederländische und englische Wortlaut der Vereinbarung ist gleichermaßen verbindlich. Die unterzeichneten Exemplare werden beim Sekretariat hinterlegt. Die ZKR und jede der Vertragsverwaltungen erhalten je eine beglaubigte Abschrift sämtlicher Sprachfassungen. Jede Vertragsverwaltung übersetzt die Vereinbarung in ihre offizielle Landessprache.

Geschehen zu Straßburg am 8. Dezember 2010

Für die ZKR

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär

Für die Vertragsverwaltungen

Für die Verwaltung der Republik Österreich
*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli
2011 - nationaler verordnungsrechtlicher
Bestimmungen, die die Einführung einer ärztlichen
Untersuchung auf Farbunterscheidungsvermögen
vorsehen*)*

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Oberste Schifffahrtsbehörde

Für die Verwaltung der Republik Bulgariens

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Generaldirektor der bulgarischen
Seeverkehrsverwaltung

Für die Verwaltung Ungarns

*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli
2011 - nationaler verordnungsrechtlicher
Bestimmungen, die die Einfügung einer Seite für die
Eintragung der Befähigungen nach der rheinischen
Regelung in das ungarische Schifferdienstbuch
vorsehen*)*

Tamás MARTON
Abteilungsleiter Binnenschifffahrt

Für die Verwaltung der Polnischen Republik

Marek CHMIELEWSKI
Stellvertretender Direktor
Abteilung Schifffahrtssicherheit

Für die Verwaltung Rumäniens

Viorel Ion OLEA
Generaldirektor
Generaldirektion für Infrastruktur und Seeverkehr

Für die Verwaltung der Slowakischen Republik
*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli
2011 – nationaler gesetzlicher und
verordnungsrechtlicher Bestimmungen, die die
Einfügung einer Seite für die Eintragung der
Befähigungen nach der rheinischen Regelung in das
slowakische Schifferdienstbuch vorsehen, die
Anforderungen zur Seefähigkeit ändern und die
Modalitäten für die Bescheinigung der
Streckenfahrten durch die slowakischen Behörden
präzisieren*)*

Matej VANICEK
Leiter des Büros für Binnenschifffahrt

Für die Verwaltung der Tschechischen Republik
*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli
2011 - nationaler verordnungsrechtlicher
Bestimmungen, die die Durchführung dieser
Vereinbarung gestatten*)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN
Vizeminister

*) Notifizierung beim Sekretariat erforderlich, das die ZKR und die anderen Vertragsverwaltungen unterrichten wird.

Liste der zuständigen rheinischen Behörden

Deutschland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Deutschland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Mariengraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Deutschland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171ou 276172
Belgien		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tel. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tel. +32 4 220 01 49
Frankreich		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tel. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord- pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

Frankreich		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Niederlande		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tel. +31 104129544 Fax +31 104048019
Schweiz		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tel. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Liste der zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen

Tschechische Republik		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přešov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přešov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobočka@spsprerov.cz
Österreich		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Für die Erteilung von Sichtvermerken zusätzlich:		
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Österreich		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartszell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartszell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartszell@bmvit.gv.at
Bulgarien		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Ungarn		
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Polen		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kędzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Polen		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Rumänien		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel. +40 40241555676 Fax +40 40341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro
Slovakische Republik		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking voor de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes

Preambule

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”)

en de volgende nationale Administratieve Overheden:

Ministerie van Vervoer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk
Ministerie van Vervoer, Informatietechnologie en Communicatie, Maritieme Administratie, van de Republiek Bulgarije
Ministerie van Nationale Ontwikkeling van Hongarije
Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen
Ministerie van Vervoer en Infrastructuur van Roemenië
Ministerie van Transport, Bouw en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije
Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek

(hierna de “Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming”),

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van bemanningsleden,

wetende dat de wederzijdse erkenning van dienstboekjes in Europa door de vereenvoudiging van het vrije verkeer van bemanningsleden in Europa een maatregel is die bijdraagt aan de bestrijding van het tekort aan personeel waar deze sector mee te kampen heeft,

gelet op het feit dat de gegevens die in de dienstboekjes vermeld staan, met uitzondering van de bekwaamheden, in de meeste Europese landen verregaand overeenstemmen,

gevolg gevend aan de wens om zo snel mogelijk en op ruime Pan-Europese schaal te handelen,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en Boekarest (2006) geuite wens “de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen”,

vaststellend dat deze multilaterale overeenstemming voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes de gelijktijdige totstandkoming van aanvullende bilaterale overeenstemmingen tussen de CCR en bepaalde administratieve overheden bij de overeenstemming of tussen deze overheden onderling, niet in de weg staat,

in de overtuiging dat het zinvol is, tegelijkertijd te blijven werken aan de wederzijdse erkenning van bekwaamheden op basis van diploma's en beroepsopleidingen in de binnenvaart,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van dienstboekjes gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

erkennend dat het wenselijk is op termijn zeker te stellen dat men houder van slechts één enkel dienstboekje kan zijn,

hebben de volgende Overeenstemming over de Samenwerking gesloten.

Artikel 1

Bevoegde autoriteiten

De bevoegde autoriteiten zijn de instanties die het recht hebben de dienstboekjes af te geven en de controlestempels aan te brengen.

De lijst van de bevoegde Rijnvaartautoriteiten voor de afgifte van de dienstboekjes voor de Rijn en het aanbrengen van de controlestempels staat vermeld in bijlage 1.

De lijst van de bevoegde autoriteiten van de Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming en bevoegd zijn voor de afgifte van de nationale dienstboekjes en het aanbrengen van de controlestempels staat vermeld in bijlage 2.

Artikel 2

Wederzijdse erkenning

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van nationale dienstboekjes die zijn afgegeven door de bevoegde instanties van de Administratieve Overheden die partij zijn bij de onderhavige overeenstemming.
2. De Administratieve Overheden die partij zijn bij de onderhavige overeenstemming erkennen de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van hun staat, van de dienstboekjes die zijn afgegeven door de bevoegde Rijnvaartautoriteiten en door de bevoegde instanties van de andere Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming.

Artikel 3

Registratie van gegevens door de voor afgifte bevoegde instantie

1. Iedere bevoegde instantie voert een register van de door deze instantie afgegeven dienstboekjes. Dit register bevat ten minste de volgende gegevens :
 - het nummer van het dienstboekje,
 - de datum van afgifte,
 - de naam en voornaam van de houder,
 - de geboortedatum en –plaats van de houder,
 - de nationaliteit en aard van het overgelegde identiteitsbewijs,
 - de bekwaamheid van de houder.
2. Iedere bevoegde instantie houdt voor iedere houder van een dienstboekje dat door deze instantie werd afgegeven een dossier bij, waarin met name de volgende stukken zullen worden bewaard :
 - een afschrift van de getuigschriften en diploma's voor de aangetekende bekwaamheden,
 - een afschrift van het bewijs van de volbrachte vaartijd, indien de bekwaamheid op basis van de vereiste vaartijd is verkregen,
 - een medische verklaring waarin de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de houder wordt geattesteerd.

Artikel 4

Uitwisseling van gegevens

1. Op verzoek wordt aan iedere bevoegde instantie die in bijlage 1 of 2 vermeld staat, een specimen van elk erkend dienstboekje verstrekt.
2. Op verzoek verstrekt iedere bevoegde autoriteit elke bevoegde instantie de in artikel 3 genoemde gegevens met betrekking tot de afgegeven dienstboekjes.

Artikel 5

Aantekeningen door bevoegde instanties in de erkende dienstboekjes

1. Geestelijke en lichamelijke geschiktheid

- Aantekeningen met betrekking tot de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van de houder in een Rijndienstboekje mogen uitsluitend door de daarvoor bevoegde instanties voor de Rijn worden ingeschreven. Deze aantekeningen moeten overeenkomstig de Rijnregelgeving geschieden. Deze aantekeningen gelden op alle waterwegen op het nationale grondgebied van de bij deze administratieve Overeenstemming over de Samenwerking aangesloten landen.
- De bevoegde autoriteiten van het land van afgifte zijn de enige instanties die het recht hebben aantekeningen met betrekking tot de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van de houder in een nationaal dienstboekje in te schrijven. Deze aantekeningen moeten overeenkomstig de nationale regelgeving van het land van afgifte geschieden. De Overheden die partij zijn bij de overeenstemming erkennen de geldigheid van deze aantekeningen op al hun op het nationale grondgebied gelegen waterwegen en de CCR erkent de geldigheid van deze aantekeningen op de Rijn.

2. Controlestempels voor afgelegde reizen en volbrachte vaartijd

Iedere bevoegde instantie zoals bedoeld in artikel 1, heeft het recht in de erkende dienstboekjes de controlestempels voor de afgelegde reizen en volbrachte vaartijd aan te brengen.

3. Bekwaamheden

- Aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden van de houder overeenkomstig de Rijnregelgeving mogen uitsluitend door de daarvoor bevoegde instanties voor de Rijn in een dienstboekje (Rijndienstboekje of andere) worden ingeschreven. Deze aantekeningen geschieden overeenkomstig de Rijnregelgeving op de pagina van het dienstboekje dat voorzien is voor bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving. Deze aantekeningen zijn de enige die op de Rijn als geldig zullen worden erkend.
- De bevoegde nationale autoriteiten van het land van afgifte zijn de enige instanties die het recht hebben aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden van de houder overeenkomstig de nationale regelgeving in te schrijven in een nationaal dienstboekje. Deze aantekeningen geschieden op de pagina van het nationale dienstboekje dat hiervoor voorzien is, of op de overeenkomstig de bepalingen voor bekwaamheden buiten de Rijn voorziene pagina van het Rijndienstboekje. Deze aantekeningen worden niet als geldig op de Rijn erkend.

Artikel 6

Gemeenschappelijke vergaderingen

Met de nationale deskundigen van de CCR en van de Overheden die partij zijn bij deze overeenstemming worden indien nodig gemeenschappelijke vergaderingen georganiseerd. Aan de gemeenschappelijke vergaderingen kunnen ook vertegenwoordigers van de Rivierencommissies en de Europese Commissie aanwezig zijn. De gemeenschappelijke vergaderingen hebben met name tot doel :

- ertoe bij te dragen dat de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn, in de verschillende regelgevingen op elkaar worden afgestemd ;
- overleg te plegen over vastgestelde overtredingen en moeilijkheden bij de uitvoering, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig ;
- procedures voor de uitwisseling van gegevens te onderzoeken en tot stand te brengen ;
- de controlemechanismen in de landen te coördineren ;
- de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden te vergelijken en vooruitgang te boeken op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

Artikel 7

Secretariaat van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking

Er wordt een secretariaat van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking (hierna het « secretariaat ») ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn :

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 6,
- het bijhouden van de lijsten van bevoegde autoriteiten zoals vermeld in de bijlagen 1 en 2,
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de Overheden die partij zijn bij deze overeenstemming, tussen deze Overheden en de CCR, alsmede tussen de bevoegde autoriteiten zoals bedoeld in artikel 1,
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de Overeenstemming over de Samenwerking,
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om het goede functioneren van de Overeenstemming over de Samenwerking te waarborgen.

Artikel 8

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de dienstboekjes in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie binnen de CCR en aan alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

Artikel 9

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer de CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging van een voorschrift in één van de staten die betrokken is bij de Overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming mee, die al het mogelijke in het werk zullen stellen een minnelijke schikking te bewerkstelligen, zodat de wederzijdse erkenning van de dienstboekjes kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.
2. Mocht de CCR of één van de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning ten aanzien van deze Overheid die partij is bij de overeenstemming opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat ten opzichte van de betrokken Overheid die partij is bij de overeenstemming, van kracht.

Artikel 10

Wijzigingen

1. Wijziging van de bijlagen

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat onverwijld elke wijziging mee in de lijst van bevoegde instanties zoals vermeld in de bijlagen 1 en 2. Het secretariaat wijzigt de desbetreffende bijlage dienovereenkomstig en verstrekt de herziene bijlage zo snel mogelijk aan de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming.

2. Wijziging van de overeenstemming

De CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de Overeenstemming over de Samenwerking doen toekomen. De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt 60 dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de Overeenstemming over de Samenwerking.

Artikel 11

Slotbepalingen

1. De onderhavige Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking treedt op 1 juli 2011 in werking.

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat zo snel mogelijk, en uiterlijk op 1 juli 2011, mee dat aan de interne formaliteiten die vereist zijn voor de inwerkingtreding van de Overeenstemming over de Samenwerking voldaan is. Het secretariaat stelt de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiervan in kennis.

2. Elke nationale overheid waarvan de dienstboekjes voldoen aan de vereisten zoals vastgesteld in besluit 2008-II-8 van de CCR, kan verzoeken toe te treden tot de Overeenstemming over de Samenwerking. Voorwaarde voor de toetreding is dat de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiermee instemmen. De toetreding geschiedt zonder voorbehoud en geldt voor de overeenstemming zoals deze op het moment van toetreding van kracht is. Het officiële verzoek tot toetreding moet bij het secretariaat worden ingediend, dat de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming onverwijld hiervan op de hoogte stelt. De toetreding wordt geacht aanvaard te zijn aan het einde van een periode van zes maanden na de mededeling hiervan door het secretariaat, tenzij de CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming schriftelijk bezwaar maakt. Dit bezwaar zal in het kader van een gemeenschappelijke vergadering worden besproken. De toetreding wordt geacht aanvaard te zijn als alle op de gemeenschappelijke vergadering aanwezige partijen met de toetreding instemmen. Partijen die niet tijdens de gemeenschappelijke vergadering vertegenwoordigd waren, hebben één maand om hun bezwaren kenbaar te maken. De toetreding wordt overeenstemming de bovengenoemde procedure drie maanden na toestemming door de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming van kracht.
3. De CCR of elke Overheid die partij is bij de overeenstemming, kan de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking opzeggen door middel van een aan het secretariaat te sturen schriftelijke mededeling. Het secretariaat stelt de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming daarvan in kennis. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de mededeling door het secretariaat van kracht.
4. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming in hun hoedanigheid van staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welk internationaal verdrag of EU verordening.
5. De Franse, Duitse, Nederlandse en Engelse versie van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking zijn gelijkelijk authentiek. De ondertekende exemplaren worden bij het secretariaat neergelegd. De CCR en elke Overheid die partij is bij de overeenstemming ontvangen een gewaarmerkt afschrift in iedere bovengenoemde taal. Elke Overheid die partij is bij de overeenstemming zal zelf zorg dragen voor de vertaling van de Overeenstemming over de Samenwerking in haar eigen officiële landstaal.

Gedaan te Straatsburg op 8 december 2010

Voor de CCR

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-Generaal

Voor de Administratieve overheden

Voor de Overheid van de Republiek Oostenrijk
*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1
juli 2011, van nationale wettelijke bepalingen ter
invoering van een medische keuring met betrekking
tot kleurenblindheid *)*

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER,
Scheepvaartautoriteit

Voor de Overheid van de Republiek Bulgarije

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Directeur van de Bulgaarse Maritieme Administratie

Voor de Hongaarse Overheid

Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke bepalingen ter invoering van een specifieke pagina in het Hongaarse dienstboekje voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving)*

Tamás MARTON
Hoofd van de scheepvaart

Voor de Overheid van de Republiek Polen

Marek CHMIELEWSKI
Onderdirecteur
Dienst Scheepvaartveiligheid

Voor de Roemeense Overheid

Viorel Ion OLEA
Directeur-generaal
Directoraat-generaal van Infrastructuur en Maritiem
Vervoer

Voor de Overheid van de Republiek Slowakije

*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke en reglementaire bepalingen ter invoering van een specifieke pagina in het Slowaakse dienstboekje voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving, de voorschriften met betrekking tot het zichtvermogen worden gewijzigd en ter precisering van de goedkeuring door de Slowaakse autoriteiten van de afgelegde vaarten *)*

Matej VANICEK

Hoofd van het Bureau voor de Binnenvaart

Voor de Overheid van de Republiek Tsjechië

Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke voorschriften die de inwerkingtreding van deze overeenstemming mogelijk maken)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN
Onderminister

*) Hiervoor is een officiële kennisgeving aan het secretariaat vereist. Na ontvangst van deze mededeling zal het secretariaat de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiervan op de hoogte stellen.

Lijst van de bevoegde Rijnautoriteiten

Duitsland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Duitsland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Mariengraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Duitsland		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
België		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 10 49
Frankrijk		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

Frankrijk		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Nederland		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
Zwitserland		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Lijst van de bevoegde autoriteiten van de Administratieve Overheden

Republiek Tsjechië		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 410 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přerov	Seifertova 33 750 02 Přerov	Tél. +420 581 284 254 Fax +420 581 284 256 pobočka@spsprerov.cz
Österreich		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
De volgende autoriteiten zijn eveneens bevoegd nationale dienstboekjes af te geven:		
Schifffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schifffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schifffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schifffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schifffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Österreich		
Schifffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schifffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schifffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at
Bulgarije		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Hongarije		
Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Republiek Polen		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Republiek Polen		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Roemenië		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r
Republiek Slowakije		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Pristavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat@sps.sk

Administrative arrangement on the mutual recognition of service record books

Preamble

The Central Commission for the Navigation on the Rhine (hereinafter "the CCNR")

and the following national Administrations :

Ministry of Transport, Innovation and Technology of the Republic of Austria

Ministry of Transport, information technology and communications, Maritime Administration, of the Republic of Bulgaria

Ministry of national development of Hungary

Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland

Ministry of Transport and Infrastructure of Romania

Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic

Ministry of Transport of the Czech Republic

(Hereinafter "the contracting Administrations"),

Wishing to simplify the obligations incumbent on professionals and facilitate the free circulation of crew members,

Aware that the mutual recognition of service record books in Europe, by facilitating the free circulation of crew members in Europe, is a measure that would help to address the current shortage of personnel in the sector,

Noting the great similarity among the service record books used in Europe regarding all the information noted therein other than qualifications,

Wishing to take action rapidly, on as wide a European basis as possible,

Referring in this respect to the desire to accelerate pan-European cooperation with a view to liberalising and reinforcing inland waterway transport as expressed at the Pan-European Conferences in Rotterdam (2001) and Bucharest (2006),

Noting that the conclusion of this multilateral arrangement for the mutual recognition of service record books in no way prevents the conclusion, in parallel and in addition, of bilateral arrangements between the CCNR and certain contracting Administrations or between contracting Administrations, for the mutual recognition of qualifications,

Convinced of the usefulness of pursuing at the same time their work on the mutual recognition of qualifications based on diplomas and training courses in inland navigation,

Noting that the mutual recognition of service record books should be accompanied by mechanisms for administrative cooperation among the competent authorities, more particularly in order to lay down the methods for making entries in the recognised service record books, to develop common practices, and to set up reliable systems for the exchange of information,

Acknowledging that in the long term it will be desirable to ensure that a person may hold only one service record book,

Have agreed the following Arrangement.

Article 1

Competent authorities

The competent authorities are the authorities authorised to issue service record books and to stamp them.

The list of Rhine authorities competent for issuing Rhine service record books and for stamping them is given in Annex 1.

The list of authorities of the contracting Administrations competent for issuing national service record books and for stamping them is given in Annex 2.

Article 2

Mutual recognition

1. The CCNR shall recognise the validity on the Rhine of the national service record books issued by the competent authorities of the contracting Administrations.
2. The contracting Administrations shall recognise the validity on the waterways located on the national territory of their States of the service record books issued by the competent Rhine authorities and by the competent authorities of the other contracting Administrations.

Article 3

Records kept by the issuing authority

1. Each competent authority shall maintain a register of the service record books it has issued. This register shall include the following data as a minimum:
 - number of the service record book,
 - date of issue,
 - the holder's first and last names,
 - the holder's date and place of birth,
 - the nationality and type of identity document presented,
 - the qualification of the holder.
2. Each competent authority shall also keep a file in respect of every holder of a service record book it has issued, which shall contain more particularly:
 - copies of certificates and diplomas corresponding to the qualifications entered in the service record book,
 - a copy of the evidence of navigation time, if the qualification was obtained on the basis of the required navigation time,
 - a medical certificate attesting the mental and physical fitness of the holder.

Article 4

Exchange of information

1. Upon request, a specimen of each recognised service record book shall be supplied to any competent authority listed in Annexe 1 or 2 which wishes to receive them.
2. Upon request, each competent authority shall make any information listed in Article 3 concerning the service record books it has issued available to any competent authority.

Article 5

Entries made by competent authorities in recognised service record books

1. Medical fitness

- The competent Rhine authorities shall be the only authorities competent to make entries in a Rhine service record book concerning the holder's medical fitness, and such entries shall comply with Rhine regulations. They shall be recognised as valid on the waterways located on the national territories of all the contracting Administrations.
- The competent authorities of the issuing State shall be the only authorities competent to make entries in a national service record book concerning the holder's medical fitness, and such entries shall comply with the national regulations of the issuing State. The contracting Administrations shall recognise the validity of these entries on the waterways located on their national territories, and the CCNR shall recognise the validity of these entries on the Rhine.

2. Stamping in respect of journeys and navigation time completed

Journeys and navigation time completed may be stamped in recognised service record books by any competent authority as defined in Article 1.

3. Qualification

- The competent Rhine authorities alone shall be authorised to enter in any service record book (Rhine or other) the indications concerning the qualification of the book's holder in compliance with Rhine regulations. These shall be entered on the page of the service record book reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations. These entries are the only ones that are recognised as valid on the Rhine.
- The competent national authorities of the issuing State alone shall be authorised to enter in a national service record book the indications concerning the qualification of the book's holder in compliance with national regulations. These shall be entered on the page of the national service record book reserved for this purpose. They may also be entered on the page of the Rhine service record book reserved for qualifications in compliance with regulations valid on waterways other than the Rhine. Such entries shall not be recognised as valid on the Rhine.

Article 6

Joint meetings

A joint meeting shall be organised whenever necessary, to be attended by the national experts of the CCNR and of the contracting Administrations. The river commissions and the European Commission may be represented. The purposes of the joint meetings shall be, *inter alia*:

- to contribute to ensuring that the evolution and adaptation of the regulations which will be necessary in the future are in line with the various regulations,
- to discuss and address any implementation difficulties encountered or infringements noted,
- to examine and develop procedures for the exchange of information,
- to coordinate the enforcement mechanisms in the States,
- to compare the ways of obtaining qualifications and to make progress with the mutual recognition of qualifications.

Article 7

Secretariat of the Arrangement

A Secretariat of the Arrangement (hereinafter "the Secretariat") shall be instituted. It shall be provided by the Secretariat of the CCNR, and shall be located in Strasbourg. Its main tasks shall consist of:

- supplying the logistical assistance necessary for organising the joint meetings referred to in Article 6,
- keeping up to date the list of the competent authorities given in Annexes 1 and 2,
- facilitating the exchange of information among the contracting Administrations and between these and the CCNR, as well as between the competent authorities defined in article 1,
- operating a specific page of the CCNR Internet site on which information concerning the application of the Arrangement may be consulted, and
- carrying out other tasks that may be necessary to ensure the proper functioning of the Arrangement.

Article 8

Duty to inform and act in concertation if the regulations are amended

The CCNR and the contracting Administrations shall inform each other as soon as possible and independently of the joint meetings on amendments and developments envisaged in respect of their regulations. They shall consult each other before their adoption, in order to prevent amendments that might jeopardise the mutual recognition of service record books. In the event of modification, they shall transmit the amended regulation to the Secretariat without delay, specifying its date of entry into force. The Secretariat shall be responsible for circulating this information to the CCNR and to all the contracting Administrations.

Article 9

Ending mutual recognition

1. If the CCNR or a contracting Administration is of the view that a regulatory amendment adopted by one of the States involved in the Arrangement or that any of the practices of a contracting Administration might jeopardise mutual recognition, it shall inform the Secretariat accordingly without delay, and the Secretariat shall transmit the information to the CCNR and to all the contracting Administrations. The latter shall strive to find an amicable solution to maintain the mutual recognition of service record books. A joint meeting may be convened for this purpose.
2. If by the end of the negotiation the CCNR or one of the contracting Administrations is still convinced that mutual recognition cannot be maintained any longer without endangering the safety of navigation, it may end mutual recognition in respect of the contracting Administration concerned. This decision shall take effect in respect of the contracting Administration concerned twelve months after receipt of the notification by the Secretariat.

Article 10

Amendments

1. Amendment to the Annexes to the present Arrangement

The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat without delay of any amendment concerning the list of competent authorities given in Annexes 1 and 2. The Secretariat shall amend the Annex concerned accordingly and transmit it to the CCNR and to the contracting Administrations as soon as possible.

2. Amendment to the Arrangement

The CCNR or a contracting Administration may submit proposals for amending the Arrangement to the Secretariat. The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat of their position and send their comments, within two months following the Secretariat's notification of the proposal. In their replies they shall state more particularly whether they wish a joint meeting to be convened. Failure to reply within this two-month period shall be deemed to constitute agreement to the proposal. Amendments shall enter into force sixty days after being approved. The Secretariat shall circulate an amended version of the Arrangement to the CCNR and all the contracting Administrations before the date on which the amendment comes into force.

Article 11

Final provisions

1. The Arrangement shall enter into force on 01 July 2011.

The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat in writing as soon as possible and no later than 1 July 2011, that the internal formalities required for entry in force of the Arrangement, have been completed. The Secretariat shall inform the CCNR and the contracting Administrations accordingly.

2. Any national Administration whose record service book meets the criteria specified in CCNR Resolution 2008-II-8 may apply for accession to the Arrangement. Accession requires the consent of the CCNR and all contracting Administrations. It shall be without reservation and apply to the Arrangement in its form valid at the time of accession. The formal application to accede shall be lodged with the Secretariat, which shall communicate it to the CCNR and the contracting Administrations immediately. The accession shall be deemed accepted at the end of a period of six months following the date of communication of the application, unless the CCNR or any contracting Administration issues an objection in writing. Any such objection shall be examined at a joint meeting. Accession would then be subject to unanimous acceptance by the parties present at the joint meeting. Parties not represented at the joint meeting shall have one month to issue any objections. Accession shall take effect three months after acceptance by the CCNR and all the contracting Administrations, according to the procedure mentioned above.
3. The CCNR or any contracting Administration may withdraw from the Arrangement, by means of a written notification addressed to the Secretariat, which shall inform the CCNR and the contracting Administrations. The withdrawal shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretariat.
4. The Arrangement does not constitute a treaty or international agreement under public international law, involving the international responsibility of the contracting Administrations as States or of the CCNR as an international organisation. It is concluded without prejudice to the rights and obligations resulting from any international agreement or EU regulation.
5. The French, German, Dutch and English texts of the Arrangements shall be equally authentic. The signed copies shall be deposited with the Secretariat. A certified true copy in each language shall be given to the CCNR and to each of the contracting Administrations. Each contracting Administration shall have the Arrangement translated into its official national language.

Done in Strasbourg, on 08 December 2010

For the CCNR

Jean-Marie WOEHLING
Secretary General

For the contracting Administrations

For the Administration of the Republic of Austria
*Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national
regulation providing for a medical test on colour-
blindness *)*

Dipl.-Ing Reinhardt VORDERWINKLER
Supreme Authority for Inland Navigation

For the Administration of the Republic of Bulgaria

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Executive Director of Bulgarian Maritime
Administration

For the Hungarian Administration

Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulations providing for the insertion in the Hungarian service record book of a page reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations)*

Tamás MARTON
Head of Navigation Section

For the Administration of the Republic of Poland

Marek CHMIELEWSKI
Deputy Director
Shipping Safety Department

For the Romanian Administration

Viorel Ion OLEA
General Director
General Directorate of Infrastructure and Naval
Transport

For the Administration of the Slovak Republic

Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulations, providing for the insertion in the Slovak service record book of a page reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations, amending the requirements of the medical test on vision and specifying the process of stamping the journeys completed by the Slovak authorities)*

Matej VANICEK
Head of Inland Water Transport

For the Czech Administration

Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulation allowing implementation of the present Arrangement)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN
Deputy Minister

*) Notification to the Secretariat required; the Secretariat shall inform the CCNR and the other contracting Administrations.

List of the competent Rhine authorities

Germany		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

Germany		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

Germany		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
Belgium		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 01 49
France		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

France		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
Netherlands		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
Switzerland		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Annex 2

List of Competent Authorities of Contracting Administrations

Czech Republic		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobočka@spsprerov.cz
Austria		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Also, for stamping the service record books:		
Schifffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schifffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schifffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schifffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schifffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

Austria		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartszell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartszell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartszell@bmvit.gv.at
Bulgaria		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
Hungary		
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
Poland		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

Poland		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
Romania		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel. +40 40241555676 Fax +40 40341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro
Slovak Republic		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

PROTOCOLE 5

Reconnaissance des certificats de conduite polonais

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006;

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

estimant que la reconnaissance de certificats de conduite non rhénans constitue pour la CCNR une tâche prioritaire justifiant la mise en vigueur la plus rapide des modifications requises au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, par le recours à l'article 1.02 dudit Règlement,

agissant en vertu du Protocole additionnel n°7 à l'Acte de Mannheim,

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

I

Reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2010-II-6, la validité sur le Rhin des certificats de conduites polonais des catégories A et B délivrés par les autorités polonaises compétentes, en vertu de la loi du 21 décembre 2000 sur la navigation intérieure et de l'ordonnance du 23 janvier 2003, dernièrement modifiée le 3 juillet 2009, dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- ces certificats doivent être assortis d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valables sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.

II

Adopte, conformément à l'article 1.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, les modifications à l'annexe D5 dudit Règlement, figurant en annexe à la présente résolution.

Ces modifications, telles qu'elles apparaissent en annexe, seront en vigueur au 1^{er} juillet 2011, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2010-II-6.

Annexe

- L'annexe D5 au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin est rédigée comme suit :


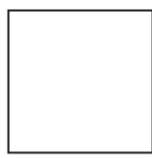
Certificats de conduite reconnus équivalents

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
PL	Certificat de conduite de catégorie A	<ul style="list-style-type: none"> - doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation 	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51</p>	Modèle
	Certificat de conduite de catégorie B		<p>Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97</p>	Modèle

			<p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. Kłeczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93</p>	
--	--	--	---	--

Certificat de conduite de catégorie A

(recto)



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

(verso)

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

Certificat de conduite de catégorie B

(recto)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. B	
9. R ,	
10.	
11.	
	6. 
	5. Nr 0000000

(verso)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 0000000

PROTOCOLE 6

Arrangement administratif à conclure avec la République de Pologne

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de favoriser la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

agissant sur la base du Protocole additionnel n°7,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin les certificats de conduite polonais des catégories A et B,

consciente qu'il importe d'accompagner la reconnaissance de mécanismes de coopération entre les différentes autorités administratives concernées,

soucieuse de la nécessité de fixer les termes de la coopération en partenariat avec les autorités polonaises compétentes,

prend acte avec satisfaction de la négociation, conduite par le comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, d'un arrangement administratif avec les autorités polonaises,

charge son Secrétaire Général de signer au nom de la CCNR l'arrangement administratif, ci-annexé en langues française, allemande, néerlandaise et polonaise.

Annexe

Arrangement administratif sur la coopération
entre
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
et
le Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne
concernant les certificats de conduite

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités polonaises, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite polonais de catégorie A et de catégorie B à compter du 1^{er} juillet 2011 sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
- Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités polonaises compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau polonaises, sans condition complémentaire.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Les autorités polonaises compétentes pour délivrer les certificats de conduite polonais des catégories A et B sont :

Nom	Adresse	Coordonnées
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et polonaises lorsque le titulaire atteint l'âge de 50 ans, conviennent que l'attestation relative à l'aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par une autorité polonaise.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République de Pologne. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et polonaises sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et polonaises s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1er juillet 2011.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République de Pologne en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et polonais font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne.

Strasbourg, le 8 décembre 2010

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire Général
Commission Centrale pour la Navigation du
Rhin

Marek CHMIELEWSKI
Directeur adjoint
Unité de sécurité de la navigation
Ministère de l'Infrastructure
de la République de Pologne

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
und
dem Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum „Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den polnischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung polnische Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Juli 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen polnischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen polnischen Wasserstraßen ohne zusätzliche Voraussetzungen an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

2. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung der polnischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B befugten polnischen Behörden sind:

Name	Adresse	Kontaktdaten
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
4. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der Republik Polen und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder einer polnischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Republik Polen abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in der Republik Polen zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die zuständigen rheinischen und polnischen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

4. Die Vereinbarung tritt am 1. Juli 2011 in Kraft.
5. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
6. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Republik Polen als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und polnischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen hinterlegt.

Straßburg, den 8. Dezember 2010

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Marek CHMIELEWSKI
Stellvertretender Direktor
Abteilung für Schifffahrtssicherheit
Ministerium für Infrastruktur
der Republik Polen

Administratieve overeenstemming over de samenwerking
tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
en
het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen
inzake vaarbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Poolse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat de Poolse vaarbewijzen type A en B, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, vanaf 1 juli 2011 op de Rijn als geldig worden erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijksche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De geldigheid van het Grote Patent wordt door de bevoegde Poolse autoriteiten op alle Poolse waterwegen zonder aanvullende voorwaarden erkend.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het bewijs voor riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer af te geven:

Land	Afgeevende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobilité en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Niederrhein, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Untermain, Würthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Oberrhein, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Poolse autoriteiten voor de afgifte van de Poolse vaarbewijzen type A en B zijn :

Naam	Adres	Contactgegevens
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydgoszcz.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.
4. De partijen hebben vastgesteld dat de voorwaarden voor de verlenging van de Poolse vaarbewijzen en die voor de Rijn als de houder de leeftijd van 50 jaar bereikt, gelijkwaardig zijn en komen derhalve overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid overeenkomstig bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zowel door een Rijnautoriteit als door een Poolse autoriteit kan worden afgegeven.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Poolse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Polen bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen op de Rijn erkend zijn, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Poolse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Deze overeenstemming treedt op 1 juli 2011 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Republiek Polen als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Poolse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen neergelegd.

Gedaan te Straatsburg op 8 december 2010

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Marek CHMIELEWSKI
Adjunct-directeur
Dienst Scheepvaartveiligheid
Ministerie van Infrastructuur
van de Republiek Polen

Porozumienie administracyjne
o współpracy między
Centralną Komisją Żeglugi na Renie
i
Ministerstwem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej
w zakresie dokumentów kierowników statków

Centralna Komisja Żeglugi na Renie (zwana dalej „CKŻR”) oraz Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

dążąc do uproszczenia obowiązków nałożonych na osoby wykonujące swój zawód w sektorze żeglugi śródlądowej oraz do ułatwienia swobodnego przepływu członków załóg statków,

stosownie do konkluzji wyrażonych podczas Paneuropejskiej Konferencji w Rotterdamie (2001) oraz w Bukareszcie (2006) pt. „Zintensyfikowanie paneuropejskiej współpracy dla swobodnego i silnego transportu na śródlądowych drogach wodnych”.

stwierdzając, że wzajemne uznawanie patentów kierowników statków powiązane jest z mechanizmem współpracy między organami reńskimi i polskimi, zwłaszcza w celu zagwarantowania w średniookresowej perspektywie równoważności odpowiednich świadectw, rozwoju wspólnych praktyk i procedur oraz stworzenia wiarygodnych systemów wymiany informacji,

zawierają następujące Porozumienie:

Artykuł 1

Wzajemne uznawanie

CKŻR postanawia uznać w drodze uchwały polskie patenty żeglarskie kapitana żeglugi śródlądowej klasy A i B na Renie z zastrzeżeniem treści Artykułu 8 ust. 1 wprowadzającego termin wejścia życie od dnia 1 lipca 2011 r., wraz z wymogiem spełnienia następujących dodatkowych warunków:

- przedstawienie przez posiadacza patentu zaświadczenia o znajomości odcinka między Iffezheim i Spyck'schen Fähre zgodnie z Załącznikiem D3 rozporządzenia o załogach statków na Renie,
- posiadacz patentu zobowiązany jest wraz z ukończeniem pięćdziesiątego roku życia przedstawić zaświadczenie o spełnieniu wymogów zdrowotnych zgodnie z wzorem B3 rozporządzenia o załogach statków na Renie, które zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem powinno być odnowione.

Właściwe polskie organy uznają Duży Patent (das Große Patent) na wszystkich polskich śródlądowych drogach wodnych bez żadnych dodatkowych zastrzeżeń,

Artykuł 2

Właściwe organy

1. Następujące organy uprawnione są do wydawania Dużego Patentu i zaświadczenia o znajomości odcinka między Iffezheim i Spycck'schen Fähre.

Państwo	Organ wystawiający
Belgia	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
Szwajcaria	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
Niemcy	Wasser- und Schifffahrtssdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtssdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtssdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
Francja	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
Holandia	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Do wydawania polskich patentów żeglarskich kapitana żeglugi śródlądowej klasy A i B uprawnione są następujące polskie organy:

Nazwa	Adres	Dane kontaktowe
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczkańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Strony niezwłocznie informują się wzajemnie zgodnie z Artykułem 6 niniejszego Porozumienia o ewentualnych zmianach w wykazie właściwych organów.
4. Strony uznają, że warunki odnowienia patentów żeglugowych w Rzeczypospolitej Polskiej oraz w żegludze reńskiej dla posiadacza, który ukończył pięćdziesiąty rok życia, są równoważne oraz że zaświadczenie spełniania warunków zdrowotnych, o których mowa w Załączniku B3 rozporządzenia o załogach statków na Renie będzie tak samo wystawiane przez organy żeglugi reńskiej lub organy polskie.

Artykuł 3

Wspólne spotkania

W przypadku konieczności organizowane są wspólne spotkania ekspertów CKŻR i Rzeczypospolitej Polskiej. We wspólnych spotkaniach mogą brać udział także eksperci z krajów, w których patenty kierowników statków są uznawane jako ważne na Renie, jak również eksperci z państw i międzynarodowych organizacji, które posiadają status obserwatora przy CKŻR. Sekretariat CKŻR zapewnia wsparcie wymagane dla potrzeb organizacji wspólnych spotkań.

Celem wspólnych spotkań jest w szczególności:

- dążenie do nadania spójnego kształtu różnych obowiązujących przepisów w procesie ich rozwoju i dostosowywania uregulowań w przyszłości,
- dyskusja i omawianie powstałych problemów lub zaistniałych naruszeń, oraz proponowanych środków zaradczych,
- koordynowanie mechanizmów kontrolnych między państwami,
- porównywanie odmienności przy przeprowadzaniu egzaminów wiedzy zawodowej w różnych państwach,
- dążenie do ujednoczenia certyfikatów.

Artykuł 4

Wspólne spotkania komisji egzaminacyjnych

Regularnie zwoływane będą wspólne spotkania właściwych komisji egzaminacyjnych dla żeglugi reńskiej i żeglugi śródlądowej w Polsce, podczas których wymieniane będą doświadczenia, omawiane ewentualne problemy powstałe przy stosowaniu Porozumienia oraz ujednoczane praktyki komisji egzaminacyjnych. W tych posiedzeniach mogą brać również udział komisje egzaminacyjne państw, których patenty kierowników statku uznawane są na Renie, jak również komisje egzaminacyjne państw posiadających status obserwatora przy CKŻR.

Artykuł 5

Przekazywanie informacji odnośnie zarządzeń dotyczących zatrzymania i zawieszenia ważności świadectw oraz zakazy uprawiania żeglugi

Właściwe organy reńskie i polskie wymieniają się bezzwłocznie informacjami odnośnie zarządzeń dotyczących zatrzymania lub zawieszenia ważności świadectw, względnie orzekania zakazu uprawiania żeglugi. Przekazywanie tych informacji realizowane jest w pierwszej kolejności za pośrednictwem sekretariatu CKŻR. W dłuższej perspektywie czasowej rozważa się dokonywanie tych czynności drogą elektroniczną.

Artykuł 6

Obowiązek informowania oraz uzgodnień w przypadku zmian w dotychczas obowiązujących przepisach.

Strony informują się wzajemnie niezwłocznie i niezależnie o wzajemnych spotkaniach dotyczących zmian i projektów, które planowane są w odniesieniu do obowiązujących przepisów. Przed dokonaniem ostatecznych zmian, Strony będą dokonywać uzgodnień w celu unikania poddania w wątpliwość równoważności obowiązujących w danym wypadku przepisów dla Stron. W przypadku dokonania zmiany przepisów, przekazuje się innym Stronom zmienione wersje odnośnych zapisów wraz ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

Artykuł 7

Zakończenie wzajemnego uznawania

1. Jeżeli w następstwie zmiany przepisów jedna ze Stron uzna, że w odniesieniu do uzyskiwania patentów kierownika statku nie jest już więcej zachowana równowaga wymagań, wówczas Strony spotykają się, aby podjąć negocjacje odnośnie wypracowania rozwiązania, przy pomocy którego możliwe będzie utrzymanie wzajemnego uznania przedmiotowych patentów.
2. Jeżeli po zakończeniu negocjacji jedna ze Stron nadal jest zdania, że przepisy nie są równoważne, może być podjęta decyzja o zaprzestaniu obowiązywania wzajemnego uznawania przedmiotowych patentów. Stosowna decyzja wchodzi w życie 12 miesięcy po przekazaniu jej w formie pisemnej drugiej Stronie Porozumienia.

Artykuł 8

Postanowienia końcowe

1. Porozumienie wchodzi w życie w dniu 1 lipca 2011 roku.
2. Każda ze Stron Porozumienia może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie w drodze powiadomienia drugiej Strony. Wypowiedzenie wchodzi w życie 12 miesięcy po otrzymaniu powiadomienia przez drugą Stronę.
3. Porozumienie nie tworzy traktatu lub umowy międzynarodowej na podstawie międzynarodowego prawa publicznego i nie ustanawia międzynarodowej odpowiedzialności dla Polski jak i dla CKŻR jako organizacji międzynarodowej.
4. Uwierzytelnione wersje Porozumienia, których treść w językach francuskim, niemieckim, holenderskim i polskim ma jednolitą moc obowiązującą, złożone są przy Sekretarzu Generalnym CKŻR oraz w Ministerstwie Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej.

Strasburg, dnia 8 grudnia 2010 r.

Jean-Marie WOEHRLING
Sekretarz Generalny
Centralnej Komisji Żeglugi na Renie

Marek CHMIELEWSKI
Zastępca Dyrektora
Departamentu Bezpieczeństwa Żeglugi
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczpospolita Polska

PROTOCOLE 7

Bilan des reconnaissances réciproques de certificats de conduite et perspectives d'avenir : discussion avec les Etats observateurs

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

Développement de l'observation du marché de la navigation intérieure concernant les trafics d'Europe centrale et orientale

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Echange sur la conjoncture économique dans la navigation intérieure européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Conditions actuelles d'accès au marché rhénan

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Echange de vues avec les Etats observateurs sur les pratiques de mise en oeuvre du certificat d'appartenance à la navigation du Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Etat des ratifications relatives à la CMNI

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

Perspectives de révision de la Convention CLNI en vue de son extension aux Etats d'Europe centrale et orientale

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

Travaux relatifs au CEVNI

Pas de résolution.

PROTOCOLE 15

Entrée en application de l'Accord ADN

Pas de résolution.

PROTOCOLE 16

Harmonisation des prescriptions techniques des bateaux

Pas de résolution.

PROTOCOLE 17

Mise en œuvre de l'Accord CDNI (collecte et traitement des déchets en navigation intérieure)

Pas de résolution.

PROTOCOLE 18

Renforcement de la coopération entre les acteurs de la navigation intérieure européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 19

Situation économique de la navigation rhénane – Effets de la crise économique

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour le 1er semestre de l'année 2010 et des perspectives pour 2011.

Annexe

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

1^{er} semestre 2010 et perspectives pour 2011

I. Remarques générales

a) Situation générale

Au cours du 1^{er} semestre 2010, l'économie mondiale a poursuivi son redressement après la forte chute observée en 2008. Ce sont plus particulièrement le secteur sidérurgique et le secteur chimique qui ont progressé à un rythme très soutenu au premier semestre 2010 et ont, dès le mois de mai, retrouvé leur niveau de production d'avant la crise. Ces évolutions se sont directement répercutées sur la demande de transport sur le Rhin également dans le secteur des conteneurs. Globalement, les transports y ont ainsi progressé de 14,6 % par rapport au premier semestre de l'année précédente. L'effet de rattrapage commençant à s'essouffler, un ralentissement du taux de croissance a pu être constaté dès l'été. Cette tendance qui se poursuit au 2^{ème} semestre, devrait s'étendre en 2011.

b) Hydraulicité

Au cours du 1^{er} semestre 2010, l'hydraulicité a généralement évolué à des niveaux permettant une utilisation des bateaux à pleine capacité. Cette situation a également pu être observée tout au long de l'été et de l'automne. Aucune situation extrême ayant un impact important sur la navigation rhénane n'a ainsi pu être constatée.

c) Prix des carburants

Les prix du carburant, qui étaient tombés à leur niveau le plus bas au deuxième trimestre 2009, ont regagné de la hauteur, de sorte qu'ils se situent à l'heure actuelle entre le minimum de l'année 2009 et le record du milieu de l'année 2008.

Une augmentation de plus de 60 % peut ainsi être constatée par rapport au point bas de 2009.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Dans le secteur de la cale sèche, les volumes transportés sur le Rhin ont progressé de 19,3 % au cours du 1^{er} semestre 2010.

Secteur agricole

Si les transports d'engrais ont connu une progression de l'ordre de 35 % au cours du 1^{er} semestre 2010, les transports de marchandises dans le secteur agricole n'ont progressé que de 7,3 % par rapport au premier semestre 2009. Dans les principaux ports rhénans les volumes transbordés restent comparables. La récolte de céréales de 2010 semble légèrement inférieure à celle de 2009. Il n'est pour le moment pas possible de prévoir des évolutions significatives au niveau de ces transports pour 2011.

Secteur sidérurgique

A l'image du redressement de l'activité dans le secteur sidérurgique, les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont progressé de plus 71 % sur le Rhin. Les transports de produits sidérurgiques n'ont par contre pas encore progressés au cours du premier semestre 2010. Ceci est dû à un décalage dans le temps entre la reprise de la production et sa répercussion sur la demande de transport.

En effet, qu'à partir du mois de mai 2010 que l'outil de production sidérurgique en activité dans les pays rhénans a pour l'essentiel retrouvé son niveau de production d'avant la crise. Il faut cependant noter qu'il reste encore quelques haut-fourneaux (Arcelor Mittal) arrêtés, de sorte qu'il existe encore un potentiel de croissance de la production. En 2011, la croissance des transports de matières premières devrait se poursuivre dans ce secteur, cependant à un rythme moins soutenu, alors qu'au niveau des produits sidérurgiques, la demande de transport devrait se développer davantage.

Secteur énergétique : charbon

Les transports de charbon sur le Rhin ont progressé de près de 32 % au cours du 1^{er} semestre 2010. Cette évolution s'explique par les effets de la reprise économique, notamment par le doublement de la consommation de charbon par le secteur sidérurgique par rapport au 1^{er} semestre 2009. A ceci s'ajoute un accroissement de plus de 23 % des besoins du secteur énergétique en Allemagne par rapport à l'année précédente.

Les perspectives d'évolution dans ce secteur sont très positives et les ports rhénans les plus importants pour ce domaine sont dès à présent en train d'accroître leurs capacités de transbordement et de stockage pour faire face à l'augmentation des importations prévues notamment en Allemagne. Malgré ces perspectives positives pour 2011 et au-delà, il convient de noter que la navigation rhénane commence à sentir la concurrence du rail notamment au niveau de la dite « ligne Betuwe » reliant le port de Rotterdam à l'Allemagne.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

Dans le domaine du bâtiment et des travaux publics, le redressement de la conjoncture a été timide. En début d'année, le froid a retardé le démarrage d'un certain nombre de chantiers. En Allemagne, la demande a ainsi au cours de cette période été moins forte que ne le laissaient espérer les programmes gouvernementaux de relance. Les transports de matériaux de construction ont dans ce contexte diminué de 7,2 % sur le Rhin au cours du 1^{er} semestre 2010. Dès le début de l'été, une augmentation de la demande de transport émanant de ce secteur important en termes de volumes pour la navigation rhénane est devenue perceptible. Dans ce contexte, une légère progression des volumes transportés sur l'ensemble de l'année n'est pas à exclure. Pour 2011, c'est en revanche plutôt une stagnation de la demande qui est prévisible.

b) Niveau des frets

Bien que la demande de transport ait dans les catégories de marchandises les plus importantes retrouvé depuis mars 2010 (en données mensuelles) ses niveaux d'avant la crise, le niveau des frets est resté très inférieur à ce qu'il était avant la crise et ce dans un contexte d'hydraulicité comparable à celui du 1^{er} semestre 2009. Cette situation s'explique par une capacité de transport qui s'est encore accrue depuis la crise par l'apport de nombreuses nouvelles unités, et qui se trouve en déséquilibre momentanée par rapport à la demande sur le marché.

c) Transports par conteneurs

Au 1^{er} semestre 2010, les transbordements de conteneurs dans les ports maritimes ont progressé de 17,3 % dans le contexte de reprise générale. La navigation intérieure y a augmenté sa part de marché de 30 à 33 %, s'étant dans bien des cas révélée plus souple que le rail en ce qui concerne l'adaptation de ses barèmes de frets et les goulets d'étranglement au niveau du transbordement ayant été résorbés notamment au niveau du port de Rotterdam. Les transports de conteneurs pleins sur le Rhin ont progressé de 19,9 % par rapport au 1^{er} semestre 2009, celui des conteneurs vides de plus de 39 %. Ainsi, le volume global de conteneurs transportés sur le Rhin a au cours de cette période, presque atteint à nouveau le niveau du 1^{er} semestre 2008, lorsque la crise est apparue.

Un ralentissement de la croissance est attendu dans l'ensemble du secteur de la logistique pendant le reste de l'année 2010 et durant toute l'année 2011. Le groupe de travail *Supply Chain Services (SCS) de l'institut Fraunhofer* prévoit une progression du marché de 4 à 5 % en 2010 et 2011 pour l'ensemble du secteur. Le trafic rhénan de conteneur devrait également suivre cette tendance.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Globalement, les volumes transportés dans la cale citerne ont été au cours du 1^{er} semestre 2010 supérieurs de 2 % par rapport à ceux du 1^{er} semestre 2009. Si les transports de produits chimiques ont nettement progressé, les transports pour le secteur pétrolier dont le rôle reste prépondérant pour la cale citerne, ont en revanche diminué.

Secteur énergétique

Les transports de produits pétroliers ont diminués de 7,4 % au cours du 1^{er} semestre 2010 par rapport au 1^{er} semestre 2009. Il faut noter que ce dernier avait encore et jusqu'au printemps bénéficié de l'activité assez soutenue sur le marché pétrolier du fait de prix bas sur le marché mondial. Depuis lors, les prix ont repris de la hauteur, si bien qu'au 1^{er} semestre 2010 et au cours de l'été 2010, la demande de transport est restée faible, les achats ayant été limités au strict minimum. Le fait que les stocks se situent en cours d'année 2010 à des niveaux exceptionnellement bas laisse espérer un réveil de la demande de caractère saisonnier, qui pourrait se trouver amplifié vers la fin de l'année si l'hiver s'avère rigoureux.

Pour l'année 2011, la demande pour les transports de produits pétroliers reste très dépendante des phénomènes spéculatifs à court-terme caractéristiques sur ce marché, dans le contexte à plus long-terme d'une baisse de la consommation de produits pétroliers (fioul domestique et carburants) résultant de la politique d'économie d'énergie.

Secteur chimique

Les transports de produits chimiques sur le Rhin ont largement profité de l'amélioration de la conjoncture dans ce secteur industriel. On note ainsi une progression des volumes transportés de plus de 20,7 % au cours du 1^{er} semestre 2010. Il s'agit là comme dans le secteur sidérurgique d'un effet de reprise après la crise économique qui s'était accompagnée d'une nette baisse de production. Selon les professionnels du secteur chimique, l'essentiel du rattrapage aura été réalisé au cours de cette année, si bien que c'est à une croissance plus modérée de la production et par conséquent des volumes à transporter sur le Rhin qu'il faut s'attendre pour 2011.

b) Niveau des frets

La faiblesse de la demande de transport combinée avec les capacités importantes présentes sur le marché dans un contexte d'hydraulicité permettant généralement un chargement à pleine capacité, a lourdement pesé sur les taux de frets aux cours du 1^{er} semestre 2010. Cette situation s'est perpétuée au cours de l'été et de l'automne.

IV. Evolution de l'offre de cale

1. Capacités en cale sèche

Au cours des 10 premiers mois de l'année 2010, 19 nouveaux automoteurs d'une capacité de près de 53.000 tonnes et 9 nouvelles barges de poussage d'une capacité de 18.500 tonnes ont été mis en service. Ces tonnages sont environ 3 fois moins importants que ceux mis en service au cours des 10 premiers mois de 2008 et de 2009. La plupart de ces nouvelles constructions sont entrées en service au cours des 4 premiers mois de l'année, ce qui semble indiquer une pause en matière d'équipement de bateaux dans le domaine de la cale sèche. Il convient cependant de rappeler qu'un certain nombre de coques de bateaux construites avant la crise restent entreposées dans l'attente de leur équipement.

2. Capacités en cale citerne

52 nouveaux automoteurs citernes d'une capacité d'environ 148.000 tonnes sont entrés en service au cours des 10 premiers mois de l'année 2010. Le rythme des mises en service de bateaux neufs est ainsi comparable à celui de l'année 2009, ce qui permet de conclure que, dans le domaine de la cale citerne la restructuration de la flotte se poursuit en dépit de la crise. A l'heure actuelle, environ 50 % des unités en service sont équipées de double coques (*source EBIS*).

3. *Bateaux à passagers*

Dans le domaine du transport de passagers, les 10 premiers mois de l'année 2010 ont été marqués par l'arrivée sur le marché de 3 nouveaux bateaux à cabines et d'un bateau d'excursion. Au cours des dernières années, en moyenne 10 nouvelles unités étaient mises en service annuellement sur ce marché épargné par la crise. Ce rythme pourrait ainsi globalement se poursuivre.

V. Conclusions et perspectives

Demande en cale sèche :

Dans ce secteur, une large part des pertes en termes de volumes transportés observées lors de la crise a été rattrapée. La progression des volumes devrait dans l'ensemble se poursuivre en 2011, à un rythme certes moins soutenu. Pour qu'un équilibre entre offre et demande comparable à celui observable avant la crise puisse être atteint, une progression de la demande estimée à au moins 15 % serait nécessaire, compte tenu des capacités qui ont été ajoutées au marché depuis 2008. Les prévisions d'une croissance de la demande de transport moins soutenue en 2011, l'effet de rattrapage venant à s'estomper, ne permettent pas d'espérer l'atteinte de cet objectif à court-terme.

Demande en cale citerne :

Malgré une nette reprise de la demande de transport de la part du secteur chimique qui a retrouvé les niveaux d'avant la crise et qui devrait poursuivre sa progression certes un peu moins vite en 2011, les volumes transportés par la cale citerne dans son ensemble se trouvent toujours à un niveau insuffisant par rapport à l'offre de transport sur le marché. Le niveau actuel des stocks exceptionnellement bas permet d'espérer une animation du marché des transports de produits pétroliers, notamment si l'hiver s'avère rigoureux.

Offre de cale :

Dans la cale sèche, les données disponibles semblent confirmer un ralentissement des mises en service de nouvelles unités sur le marché.

Dans la cale citerne par contre, le rythme des nouvelles constructions se poursuit.

Conditions d'exploitations en 2009 :

Coûts :

Les charges d'exploitations n'ont pas diminués pendant la crise dans les mêmes proportions que la demande de transport et ont dans l'ensemble légèrement progressé au cours des années 2009 et 2010. Leur évolution est comparable pour la cale sèche et pour la cale citerne.

Recettes :

Au cours du 1^{er} semestre 2010, les entreprises du marché de la cale sèche ont souffert malgré une reprise certaine de la demande d'un niveau de fret trop bas pour permettre de faire face aux charges financières notamment pour les unités récentes.

Dans la cale citerne, la situation devient de plus en plus critique du fait d'une demande très faible par rapport à une offre qui a fortement augmenté par des nouvelles constructions. Un niveau généralement très bas des frets qui depuis le printemps et jusqu'en automne 2010 ne couvraient qu'à peine les charges d'exploitation en a résulté. Ce sont notamment les bateaux à double coque qui en subissent le plus lourdement les conséquences, devant supporter des charges (notamment financières) importantes.

*

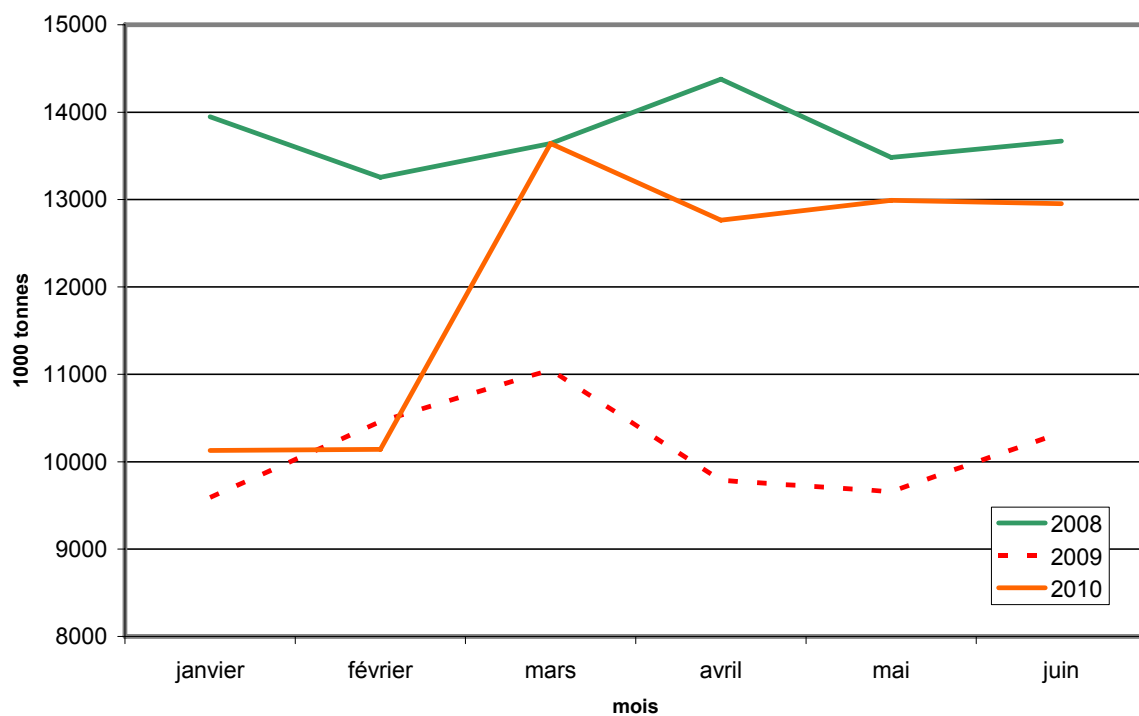
Evolution des transports sur le Rhin traditionnel au 1er semestre 2010

(en 1000 t)	1 ^{er} sem. 2009	1 ^{er} sem. 2010	Evolution 2010/2009
0 Produits agricoles	3997	4145	3,7%
1 Denrées alimentaires, fourrages	5078	5590	10,1%
2 Combustibles minéraux solides	11244	14830	31,9%
3 Produits pétroliers	15274	14150	-7,4%
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	9457	16220	71,5%
5 Produits métallurgiques	4305	4419	2,6%
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	18196	16894	-7,2%
7 Engrais	1436	1946	35,5%
8 Produits chimiques	7832	9455	20,7%
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	7166	8577	19,7%
Total	83983	96225	14,6%

1 ^{er} semestre	2010		2009		Evolution		
	Vide s	Chargé s	Vide s	Chargé s	Vide s	Chargé s	Ensembl e
Conteneurs en EVP	238663	754092	171352	628889	39,3%	19,9%	24,1%

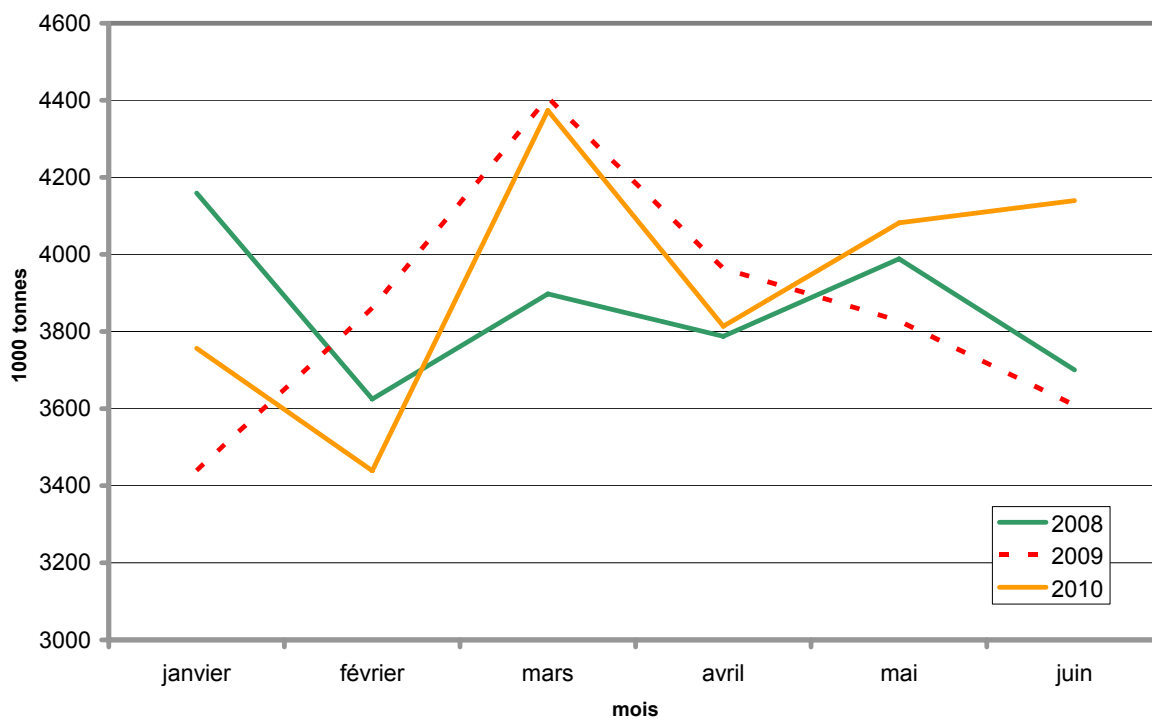
Source : Secrétariat et Destatis

Volumes transportés mensuellement sur le Rhin en cale sèche



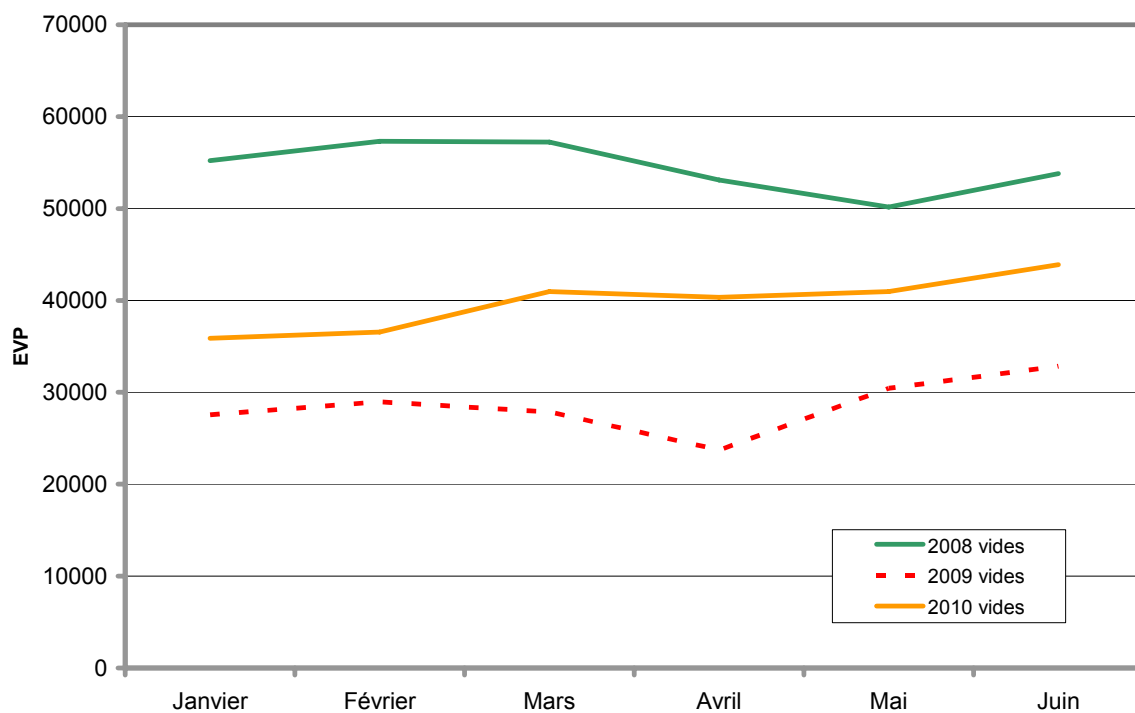
Source : Secrétariat et Destatis

Volumes transportés mensuellement sur le Rhin en cale citerne



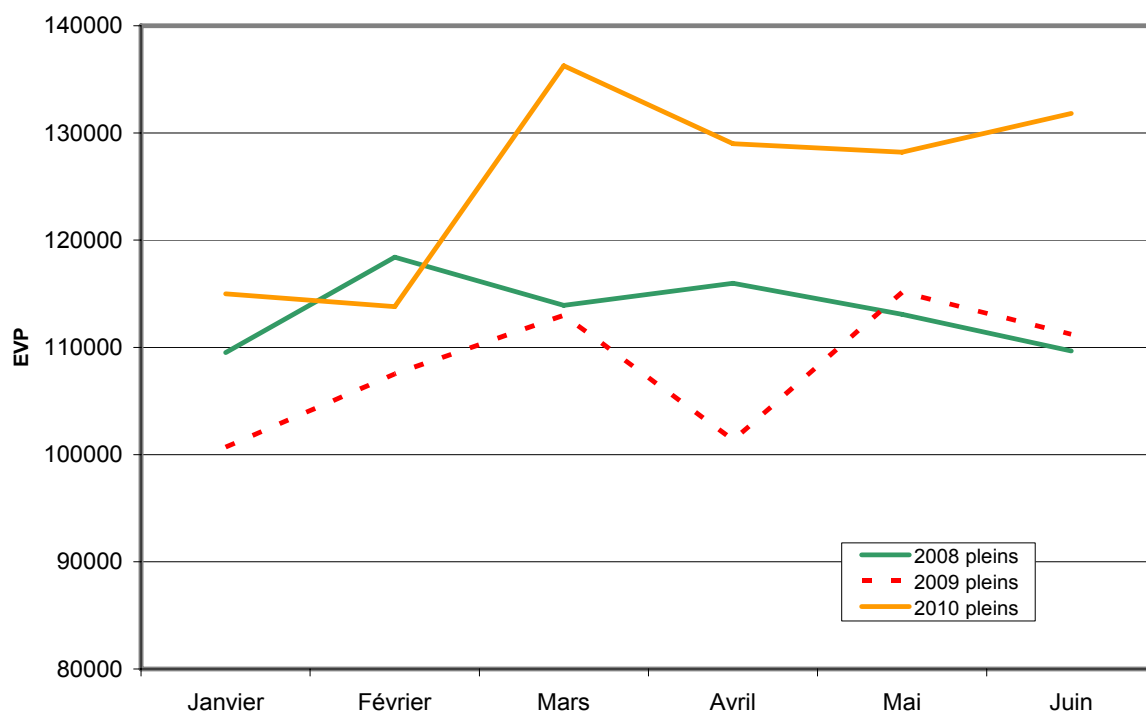
Source : Secrétariat et Destatis

Transports de conteneurs vides sur le Rhin traditionnel



Source : Secrétariat et Destatis

Transports de conteneurs pleins sur le Rhin traditionnel



Source : Secrétariat et Destatis

Prévisions pour fin 2010 et début 2011 (*navigation intérieure allemande*)

Secteur	Production / Import	Part du transport total	Incidence prévue sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture	Récolte inférieure à la moyenne en 2010	16,00%	-
Charbon	Importations prévues + 8% par rapport à 2009	19,00%	+++
Sidérurgie : Minerai	Production allemande d'acier : en 2010 : + 35 % par rapport à l'année précédente	20,00%	+++++
Sidérurgie : fer, acier	Production allemande d'acier : en 2010 : + 35 % par rapport à l'année précédente	8,00%	+++++
Matériaux de construction	Hiver froid, faible demande pour la construction	27,00%	-
Autres marchandises / conteneurs	Le commerce international poursuit sa reprise, mais plus lentement	10,00%	++++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche			+ + +
Produits pétroliers	Cours élevé du pétrole, effet de stockage favorable au 2 ^{ème} semestre	62,00%	-
Chimie	La production reprend dans le secteur de la chimie	38,00%	++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne			0

Sources :

Eurofer

Wirtschaftsvereinigung Stahl

Verein Deutscher Kohleimporteure

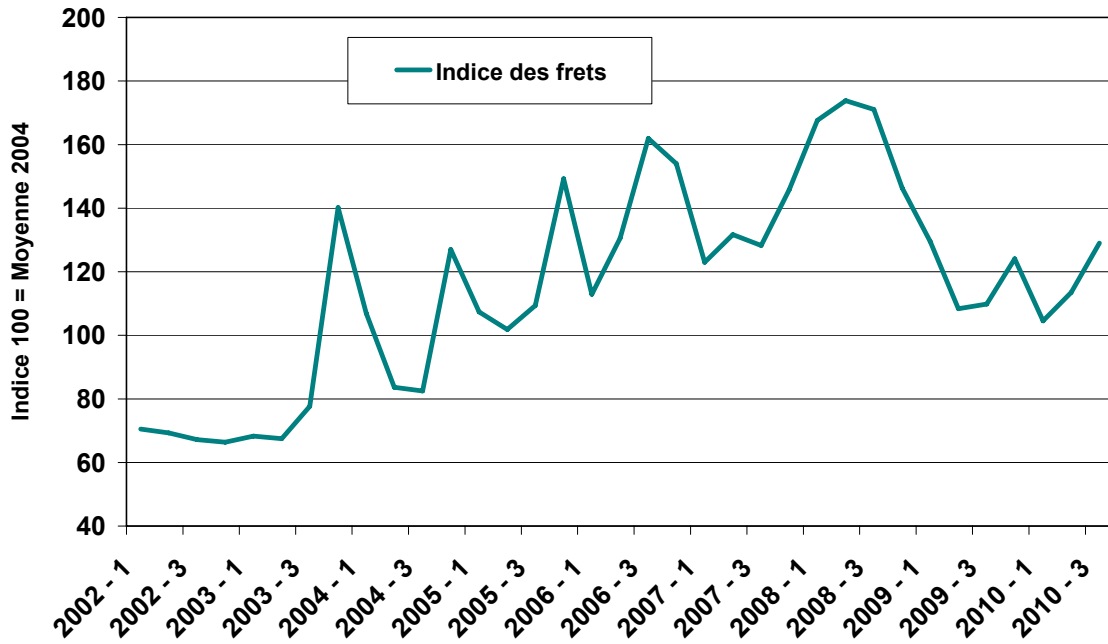
Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prévisions CCNR sur la base de l'historique des évolutions et de calculs

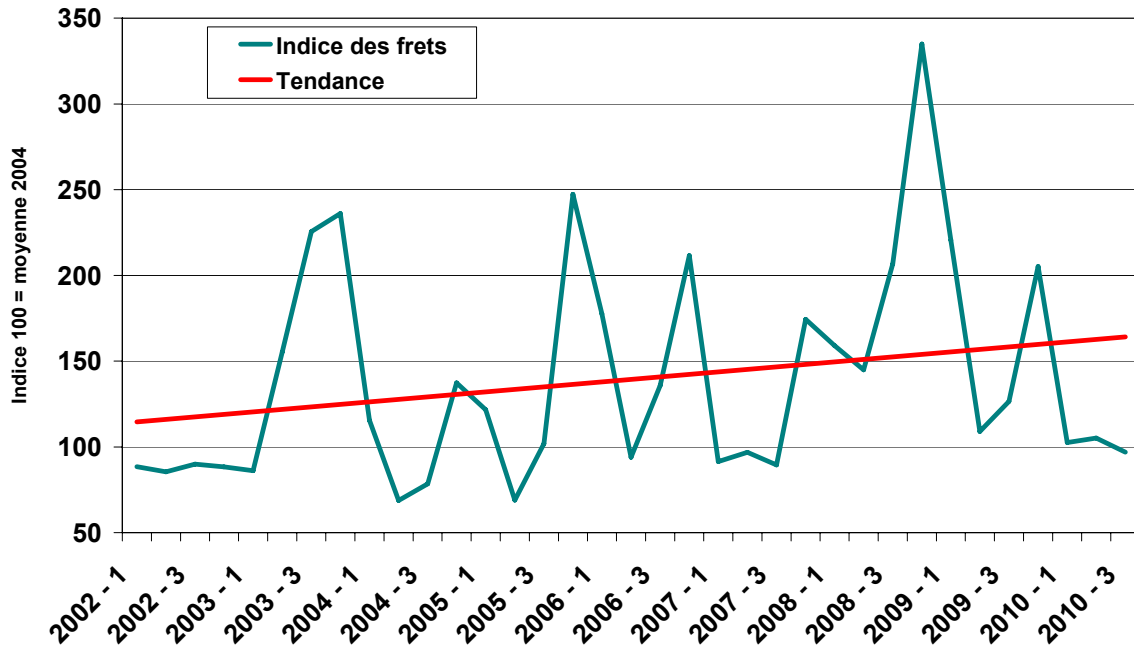
Evolution	
0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
plus de 20 %	- ---- / ++++

Evolution des frets dans la cale sèche



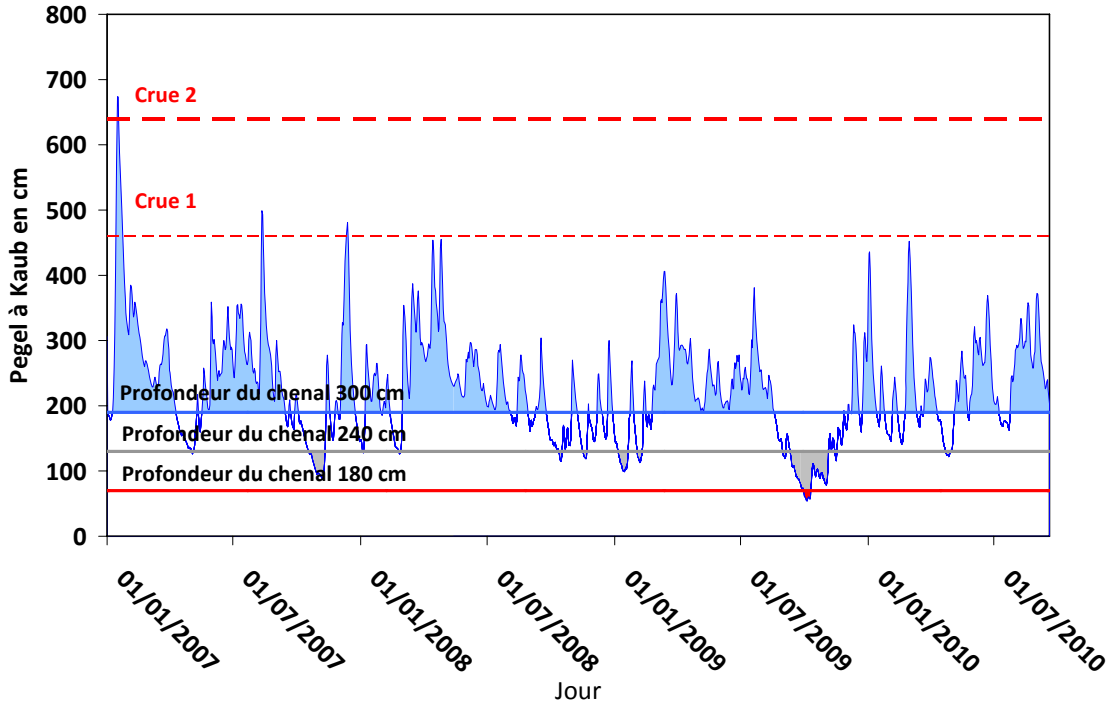
Source : NEA

Evolution des frets dans la cale citerne (secteur pétrolier)



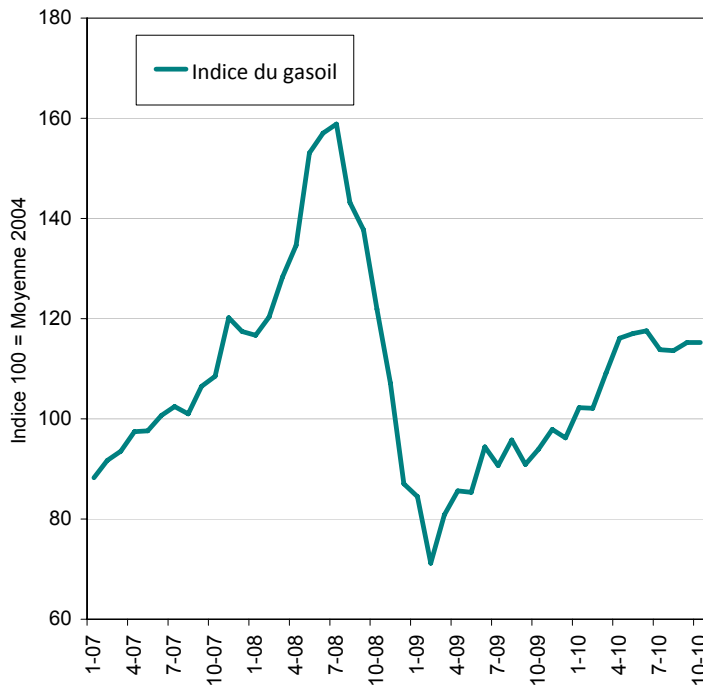
Source : NEA et PJK international

Evolution du niveau d'eau à Kaub



Source : BfG

Evolution des prix du gasoil



Source : CBRB

Annexe 1 Nouvelles constructions à fin octobre 2010

Type	2002			2003			2004		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Barges	29	37180		28	78156		14	23636	
Total	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Automoteurs citernes	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Barges citernes	2	178		1	1800		3	2427	
Total	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
Pousseurs	2		1276	0		0	1		992
Remorqueurs	3		11670	1		279	1		177
Total	5		12946	1		279	2		1169
Bateaux à cabines	17		13251	10		7238	5		4021
Bateaux à excursion	9		4834	1		1566	1		662
Total	26		18085	11		8804	6		4683

Type	2005			2006			2007		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Barges	12	11401		18	18385		29	54336	
Total	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Automoteurs citernes	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Barges citernes	2	2527		0	0	0	0	0	0
Total	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Pousseurs	0		0	0		0	1		0
Remorqueurs	0		0	0		0	0		0
Total	0		0	0		0	1		0
Bateaux à cabines	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Bateaux à excursion	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Total	10		9112	6	3603	5430	3		3386

Type	2008			2009			2010 (10 mois)		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	68	226750	92944	72	237668	114002	19	53072	26072
Barges	38	70260		44	97461		9	18445	
Total	106	297010	92944	116	335129	114002	28	71517	26072
Automoteurs citernes	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Barges citernes	0	0		0	0	0	0		
Total	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Pousseurs	3		1684	6		11188	1		558
Remorqueurs	3		0	6		1697	0		0
Total	6		1684	12		12885	1		558
Bateaux à cabines	3		5092	9			3		2871
Bateaux à excursion	6		3092	1			1		2710
Total	9		8184	10		0	4		5581

Source : IVR

PROTOCOLE 20

Communication de VNF sur le projet Saône-Moselle/Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 21

Changement climatique et navigation rhénane

Pas de résolution.

Annexe

Changement climatique et navigation rhénane

Rapport du Secrétariat relatif aux travaux de la Commission Centrale en 2010 conformément à la résolution 2009-II-8

0. Résumé

Au cours de sa session d'automne 2009, la Commission Centrale a décidé d'entreprendre d'ambitieux travaux concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure (Climate Change Mitigation) et d'éventuelles mesures susceptibles de s'avérer nécessaires en vue de l'adaptation à des conséquences possibles du changement climatique sur la navigation intérieure (Climate Change adaptation). Les travaux du Comité du règlement de visite qui portent sur la réduction des émissions à effet de serre se déroulent conformément au programme de travail, de même que les travaux du Comité technique permanent concernant les possibles conséquences du changement climatique. Le comité économique a également entamé les travaux qui lui ont été confiés. Si les délégations et le Secrétariat sont en mesure d'apporter les contributions attendues d'eux, il est probable que les comités soient en mesure de présenter comme prévu fin 2011 le rapport étendu Changement climatique et navigation intérieure demandé par la Commission Centrale.

Au cours des travaux effectués à ce jour, il a été constaté qu'une compétition s'est établie entre les différents modes de transport concernant les émissions à effet de serre spécifiques les plus basses. Bien que les émissions imputables à la navigation intérieure sur les liaisons de transport caractéristiques pour elle soient les plus basses, il semble que la navigation intérieure ne parvienne pas à prouver et présenter ce fait de manière convaincante, notamment vis-à-vis des chargeurs. Par conséquent, les travaux de la Commission Centrale concernant les gaz à effet de serre en navigation intérieure présenteront probablement une utilité particulière.

Les difficultés que rencontre la navigation intérieure pour présenter ses avantages sur le plan des émissions et gagner des parts de marché ainsi qu'un plus fort appui politique semblent résulter en grande partie des ressources très limitées pour des travaux spécialisés et de son morcellement en un grand nombre d'organisations relativement modestes. Ceci confirme la nécessité de l'établissement, prévu par la Commission Centrale, d'une plate-forme consacrée à l'échange international d'informations sur le thème Changement climatique et navigation intérieure. Le Secrétariat entamera au cours des prochains mois ses travaux sur ce point.

Les principales conclusions des travaux de recherche actuels concernant de possibles modifications de l'hydraulicité peuvent être résumées comme suit : Il est probable que les modifications du débit du Rhin soient modérées jusqu'en 2050 ; les prévisions relatives aux modifications du débit après 2050 sont marquées par de grandes incertitudes. Les constatations générales du Congrès 2009 de la CCNR consacré à ce thème sont ainsi confirmées scientifiquement.

Conformément à son mandat, le Secrétariat représente la Commission Centrale au sein des organes d'autres organisations internationales qui traitent des questions liées au changement climatique et à la navigation intérieure. Selon les informations dont dispose le Secrétariat, la Direction générale Move de la Commission européenne ne procédera à des travaux détaillés sur ce thème qu'à partir de l'année 2012. Ceci permettra à la Commission Centrale de proposer un appui important à la Commission européenne sur la base de ses travaux préliminaires.

Les indications ci-après reflètent de manière détaillée la mesure dans laquelle les organes et le Secrétariat ont donné suite aux mandats de la Commission Centrale en la matière au cours de l'année 2010. C'est pourquoi est indiqué pour chaque comité ainsi que pour le Secrétariat le mandat correspondant, suivi d'une synthèse des travaux déjà effectués et de ceux qui sont prévus. Afin de faciliter la tâche du lecteur sont joints en annexe au rapport en tant que tel le texte de la résolution 2009-II-8 ainsi que les parties correspondantes des programmes de travail 2010-2011. Etant donné que, en ce qui concerne d'autres organisations internationales, la Commission Centrale souhaite à la fois établir une coopération mais aussi éviter les travaux redondants, les travaux effectués par d'autres organisations internationales qui présentent un intérêt sont indiqués pour chaque comité. Ceci permet en outre aux délégués de la Commission Centrale d'obtenir aisément un aperçu assez exhaustif des travaux effectués à l'échelle internationale. Enfin, le rapport comporte pour chaque comité des indications sur les possibilités de donner suite comme prévu aux mandats donnés et sur les autres développements importants susceptibles de revêtir une importance pour la suite des travaux de la Commission Centrale.

1. Comité du Règlement de visite

1.1 Mandat

Soumettre d'ici la session d'automne 2011 un rapport basé sur les études et contributions correspondantes de ses États membres et observateurs ainsi que des organisations internationales et organisations professionnelles avec lesquelles elle coopère, dans lequel seront évaluées des mesures et possibilités permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre par la navigation intérieure et comportant une proposition concernant la manière dont celles-ci pourront être communiquées de manière appropriée à la batellerie ainsi qu'à d'autres usagers potentiels.

1.2 Travaux effectués

Le comité a approuvé un calendrier des travaux¹ élaboré par le Secrétariat. Le Secrétariat a présenté une synthèse intérimaire concernant les indications relatives à l'intensité CO₂ pour la navigation intérieure² qui sont obtenues ou sont utilisées dans différentes études et procédures d'évaluation, ainsi que quelques remarques générales concernant la méthode d'obtention et d'utilisation de ces indications. Le Comité du règlement de visite a approuvé le concept global³ élaboré par le Secrétariat pour le rapport à présenter lors de la session plénière de la CCNR 2011.

¹ RV/G (10) 38

² RV/G (10) 57

³ RV (10) 49 = RV/G (10) 71

1.3 Travaux prévus

Le comité s'est accordé sur le principe d'organiser le 12 avril 2011 un atelier qui sera consacré aux thèmes suivants :

1. Détermination / volume des émissions de gaz à effet de serre imputable à la navigation intérieure (facteur d'émission, bilan carbone),
2. Possibilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre imputable à la navigation intérieure,
3. Établissement de la plate-forme prévue pour l'échange international d'information sur le changement climatique et la navigation intérieure.

Les principaux objectifs de l'atelier sont les suivants :

- Documentation de l'état des connaissances,
- Détermination des besoins en termes de recherche,
- Synchronisation des travaux des différentes institutions nationales et internationales qui travaillent sur ce thème.

Les résultats et les enseignements tirés de cet atelier seront repris dans le rapport à élaborer. Il est prévu que le rapport soit disponible en automne 2011 pour sa finalisation dans le cadre du comité puis qu'il soit présenté lors de la session d'automne de la Commission Centrale.

1.4 Travaux correspondants d'autres organisations internationales

Commission Européenne

Les travaux de la Direction générale Move se limitent au projet de recherche ECONET¹. Il est prévu que soient prises des décisions relatives à des travaux supplémentaires concernant le changement climatique et la navigation intérieure une fois que seront disponibles les résultats de ce projet, ces derniers étant attendus pour 2012. Le Secrétariat de la Commission Centrale est membre du conseil consultatif pour ce projet.

La Direction générale environnement a achevé au début de cette année l'important projet "*EU Transport GHG: Routes to 2050?*".² Les résultats de ce projet sont notamment constitués de rapports décrivant neuf mesures techniques et trois mesures opérationnelles pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre imputables à la navigation intérieure. La totalité des émissions de gaz à effet de serre imputable à la navigation intérieure dans les Etats membres de l'UE est estimée à 5,6 millions de tonnes par an. Il est toutefois possible, que le facteur d'émissions de 40 g/t-km qui a tenu lieu de base pour cette estimation soit trop élevé.

CEFIC

L'industrie chimique s'attache à réduire ses émissions de CO₂ dues aux transports. Dans le cadre d'une première étape, le European Chemical Industry Council (CEFIC) a présenté sur ce point le rapport *Measuring and Managing CO₂ Emissions of European Chemical Transport*³. Il semble que ce rapport ait été rédigé sans connaissances particulières de la navigation intérieure, bien que l'industrie chimique transporte d'importants volumes de ses produits au moyen de bateaux de la navigation intérieure. Pour la navigation intérieure, le rapport retient un facteur d'émissions de 31 g/t-km repris d'anciennes études en partie dépassées. Les facteurs spécialement déterminés par PLANCO pour le transport de marchandises liquides en vrac, qui sont nettement moins élevés, n'ont en revanche pas été pris en compte. Le Secrétariat de la Commission Centrale a informé le secrétariat du CEFIC de ces erreurs et a communiqué dans la mesure de ses possibilités des données appropriées concernant les émissions et dimensions caractéristiques des bateaux. CEFIC a prévu de proposer fin 2010 une calculatrice comparative des émissions de CO₂ aux entreprises de l'industrie chimique.

¹ www.tmleuven.be/project/ecconet/home.htm

² www.eutransportghg2050.eu

³ www.cefic.be/files/publications/McKinnon-Report-Final-230610.pdf

AIPCN

Les travaux de l'AIPCN concernant les émissions de CO₂ en navigation intérieure sont globalement identiques à ceux de la Commission Centrale. (Ingénieur en chef dirige un sous-groupe de travail établi par le *Permanent Taskgroup on Climate Change* de l'AIPCN.) Ici également, les contributions sont quasiment absentes, à l'exception de celles du Secrétariat de la Commission Centrale. Il est prévu que les travaux soient achevés en 2012.

CEE/ONU

La CEE/ONU assure la coordination d'un projet commun de plusieurs organisations des Nations-Unies portant sur les conséquences du transport sur le changement climatique.¹ L'objectif du projet est de développer un outil d'information et d'analyse sur la base d'une méthode uniforme pour l'évaluation des émissions de CO₂ des modes de transport terrestre. Cet outil doit appuyer les décideurs politiques dans leurs efforts visant à développer et optimiser des stratégies appropriées pour la réduction des émissions nationales ou régionales de CO₂. Il est prévu que cet outil se trouve disponible en 2012.

VBW

Le Secrétariat a présenté les travaux actuels de la Commission Centrale au Comité spécial pour les bateaux de la navigation intérieure de l'Association pour la navigation intérieure et les voies navigables européennes (VBW). Selon le comité spécialisé, le thème est, d'une part, particulièrement important pour la navigation intérieure et, d'autre part, les facteurs d'émission des bateaux de la navigation intérieure doivent être confirmés par la détermination des consommations réelles de carburant dans la pratique. Le comité spécialisé lui-même ne s'estime pas en mesure de procéder à une telle vérification mais propose de mandater un institut de recherche compétente en la matière pour la réalisation d'une étude.

Associations de la profession de la navigation

Les associations internationales de la profession de la navigation UENF et OEB ainsi que le groupement INE d'organismes de promotion, lequel coopère avec ces associations, ont entamé l'examen de ce thème. Il semble toutefois qu'ils ne disposent pas de ressources suffisantes pour la réalisation de leurs propres travaux de fond. L'INE estime nécessaire une institution indépendante certifiée les calculatrices comparatives des émissions de CO₂ qui sont proposées aux chargeurs en ce qui concerne leur qualité, objectivité et neutralité. Il s'agit d'éviter, par exemple, qu'une calculatrice comparative proposée par les sociétés ferroviaires européennes, en retenant des facteurs d'émission défavorables, ne fasse apparaître la navigation intérieure comme étant moins respectueuse du climat qu'elle ne l'est en réalité.

1.5 Perspectives

Sous réserve que les délégations commencent à communiquer prochainement les contributions demandées pour le rapport mentionné au point 1.2, le Comité du règlement de visite et son groupe de travail devraient être en mesure d'exécuter dans les délais prévus le mandat détaillé au point 1.1 ainsi que le programme de travail.

¹ www.unece.org/trans/theme_global_warm.html

Les travaux effectués à ce jour font apparaître que les émissions à effet de serre imputable aux différents modes de transport gagnent progressivement en importance dans le cadre de la politique du transport en liaison avec des mesures réglementaires ou des décisions d'investissement. De même, il semble que les entreprises prennent de plus en plus souvent des décisions concernant leurs procédures logistiques en fonction des émissions de gaz à effet de serre des différents modes de transport. Il est par conséquent dans l'intérêt des différents modes de transport de justifier d'émissions de gaz à effet de serre ou d'un bilan carbone aussi faible que possible, afin d'obtenir un appui politique et de pouvoir s'affirmer sur le marché du transport.

Pour le transport de marchandises, l'intensité CO₂ d'un mode de transport est essentiellement exprimée en g/t-km sur la base des émissions de CO₂ rapportées à la prestation de transport, mais une indication en g/EVP-km est également possible. Ce rapport est souvent appelé aussi facteur d'émission CO₂. Actuellement, différentes institutions présentent et proposent des procédures calculatrices comparatives des émissions de CO₂ destinées à permettre la comparaison des émissions de CO₂ de différents modes de transport pour des prestations de transport réelles. Ces procédures sont basées sur des valeurs correspondant à l'intensité CO₂ des modes de transports (facteurs d'émissions), lesquels permettent de déterminer suivant une procédure de calcul plus ou moins complexe les émissions totales pour une prestation de transport donnée.

Il semble que la navigation intérieure soit confrontée à une situation défavorable, à la fois face aux procédures présentées et pour la détermination de son intensité CO₂. Elle n'est pas en mesure de présenter une procédure dont elle aurait assuré le développement et ne peut pas non plus justifier de valeurs concertées et reconnues sur le plan international pour son intensité CO₂. En revanche, d'autres modes de transport offrent de telles procédures et appliquent à cette occasion - y compris du point de vue du Secrétariat - des valeurs excessivement élevées pour l'intensité CO₂ de la navigation intérieure. Si cette situation devait perdurer, la navigation intérieure ne sera pas en mesure d'obtenir avec l'argument de son caractère respectueux du climat, l'appui politique supplémentaire qui est souhaité ni les nouvelles parts de marché espérées.

Dans le cadre de la Commission Centrale a été effectuée une première analyse d'études et de procédures ainsi que des valeurs qui y sont indiquées pour l'intensité CO₂ de la navigation intérieure. (voir point 1.2) Ces travaux doivent être poursuivis par la Commission Centrale et ses partenaires, l'objectif de la Commission Centrale devant être d'éviter que le caractère respectueux du climat de la navigation intérieure ne puisse être remis en question sur le plan politique et économique en raison d'indications hasardeuses relatives aux émissions. Il apparaît d'ores et déjà que, en complément au rapport prévu de la Commission Centrale,

- la vérification des facteurs d'émission de la navigation intérieure par la détermination des consommations réelles de carburant dans la pratique et
- une certification indépendante des calculatrices comparatives des émissions destinées aux chargeurs

pourraient convenir pour renforcer la position de la navigation intérieure dans la compétition écologique avec les autres modes de transport.

2. Comité technique permanent

2.1 Mandat

procéder d'ici la session d'automne 2011 à un inventaire des possibles mesures d'adaptation de la voie navigable et développer des scénarios permettant de préserver aussi à long terme la navigation rhénane en cas de poursuite du changement climatique.

2.2 Travaux effectués

Un projet d'articulation¹ pour un rapport relatif à des mesures d'adaptation a été élaboré et a été approuvé par le comité. Un groupe de rédaction a été établi pour l'élaboration du rapport.

2.3 Travaux prévus

Le groupe de rédaction préparera un premier projet d'ici février 2011. Le projet sera examiné en juin 2011 par le Comité du règlement de visite et le Comité économique puis sera adopté en novembre 2011 par le Comité technique permanent.

2.4 Travaux correspondants d'autres organisations internationales

CHR

La principale activité de la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin Rhénan (CHR) dans ce contexte est certainement le projet *Rheinblick 2050*. Celui-ci vise à répondre à la question suivante au moyen de calculs modélisés : Quels sont les effets du futur changement climatique sur le débit du Rhin et de ses principales voies affluentes ? Le rapport final² concernant ce projet a été présenté. Le Comité technique permanent a soumis pour ce projet, par l'intermédiaire du Secrétariat, des interrogations importantes pour la navigation intérieure (indicateurs).

CIPR

La Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) a établi un groupe d'experts *Klima* chargé d'examiner les effets du changement climatique sur le Rhin. Le groupe d'experts a donné mandat dans un premier temps pour une analyse documentaire portant le titre "Analyse des connaissances actuelles relatives aux modifications climatiques et aux impacts du changement climatique sur le régime hydrologique dans le bassin du Rhin"³. La version intérimaire du rapport final⁴ relatif aux travaux visant à appuyer et accompagner l'élaboration de l'étude de scénarios par des résultats fiables pour l'hydraulicité du Rhin (RheinBlick 2050) devrait être disponible début décembre. Dans le cadre d'une deuxième étape, la CIPR élaborera des stratégies d'adaptation basées sur ces résultats. Le Secrétariat de la Commission Centrale participe aux réunions des groupes d'experts et assure ainsi la liaison avec les travaux du Comité technique permanent.

UE

Dans le contexte de la *Common Implementation Strategy* (CIS) pour la directive cadre relative à l'eau⁵, les Etats membres et la Commission européenne, Direction générale Environnement, ont entamé l'activité *Climate Change and Water*. Ceci a conduit à l'élaboration du *Guidance document No. 24 – River Basin Management in a Changing Climate*⁶, qui aborde aussi des aspects importants pour la navigation intérieure. Le *Strategic Coordination Group* est un instrument de pilotage important dans le cadre duquel le Secrétariat intervient autant que nécessaire pour le compte de la Commission Centrale.

¹ TP (10) 39

² TP (10) 46

³ TP (09) 22 = TP/G (09) 30

⁴ TP (10) 41

⁵ Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 instituant un cadre pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau

⁶ http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?l=/framework_directive/guidance_documents/management_finalpdf/_EN_1.0_&a=d

Les travaux de la Direction générale Move de la Commission européenne se limitent actuellement au projet de recherche ECONET. Il est prévu que soient prises des décisions relatives à des travaux supplémentaires concernant le changement climatique et la navigation intérieure une fois que seront disponibles les résultats de ce projet, ces derniers étant attendus pour 2012.

AIPCN

Avec le *WFD Task Group*, l'AIPCN dispose d'un instrument qui rassemble et suit de manière très efficace sur le plan international les intérêts de la navigation intérieure dans le cadre de la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau. Le Secrétariat y représente la Commission Centrale. L'AIPCN a également établi le *Permanent Taskgroup on Climate Change*, dont l'objectif principal est d'informer sur les manières dont la navigation est affectée par le changement climatique et sur les mesures d'adaptation et de réduction nécessaires. Le Secrétariat participe activement aux travaux de ce groupe.

2.5 Perspectives

Dans la mesure où les contributions convenues dans le cadre des groupes de travail pour le rapport mentionné au point 2.2, le Comité technique permanent et son groupe de travail devraient être en mesure d'exécuter dans les délais prévus le mandat détaillé au point 2.1 ainsi que le programme de travail. Une fois le rapport présenté, il appartiendra à la Commission Centrale de décider de la manière dont elle souhaite coordonner concrètement ses propres travaux relatifs aux stratégies d'adaptation de la navigation intérieure au changement climatique et de possibles mesures avec celles d'autres secteurs concernés et notamment avec la CIPR. Les travaux ultérieurs de la Commission Centrale seront probablement influencés par les conclusions ci-après de travaux de recherche actuels :

- Il est probable que les modifications du débit du Rhin seront modérées d'ici 2050.
- Les prévisions relatives aux modifications du débit après 2050 sont marquées par de grandes incertitudes.

3. Comité économique

3.1 Mandat

Vérifier quelles mesures régulatrices ou autres ou quels programmes pourraient convenir pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et examiner comment des adaptations des chaînes logistiques pourraient contribuer à la mitigation et à l'adaptation.

3.2 Travaux effectués

Les activités du comité concernant le changement climatique se sont limitées à un premier inventaire des études effectuées sur la base de laquelle le comité a pu adopter une orientation pour les travaux substantiels à prévoir :

- la question de l'internalisation des coûts externes, pouvant venir en compte comme instrument important dans le cadre d'une politique de réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre (GHG), fera l'objet d'une analyse et d'une appréciation de sa pertinence et de ses conséquences sur la position du mode de transport navigation intérieure sur le marché ;
- les autres instruments pouvant venir en compte dans ce contexte seront également évalués au vu de leurs effets directs et indirects pour le développement du transport par voie d'eau ; une attention particulière sera accordée à la question de l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques ("Co-modalité"), qui revêt une grande importance dans la perspective d'un transfert modal en faveur de la navigation intérieure et pour la promotion du transport par voie d'eau.

3.3 Travaux prévus

Au vu du rapport à présenter à l'automne 2011 à la Commission Centrale, le comité envisage pour ses réunions à venir :

- a) Effets d'une politique de réduction des GHG
d'approfondir l'exploration des études économiques au vu du changement climatique et d'évaluer notamment les effets que pourraient avoir les principaux instruments visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (premier semestre) ;
- b) Inventaire de mesures positives pour une "Adaption" du système de transport par voie d'eau
d'identifier les possibilités pour une adaptation de la navigation intérieure à des conditions évolutives dans le contexte du changement climatique (hydraulicité) (premier semestre) ;
- c) Internalisation des coûts externes en tant qu'instrument
d'évaluer les méthodes retenues dans le cadre de la recherche économique pour l'imputation des coûts externes (sur la base de l'étude de ECORYS et METTLE – 2005) ; (premier semestre) ;
- d) Evaluation intérimaire
d'établir une première synthèse des effets liés aux changements climatiques ainsi que résultant de la politique de réduction des GHG, sous la forme d'un avis économique destiné au rapport que publiera la CCNR à la fin de l'année.

3.4 Travaux correspondants d'autres organisations internationales

Commission Européenne

Les travaux actuels de la Direction générale Move se limitent au projet de recherche ECONET, comme indiqué au point 1.4. Y sont aussi examinés des aspects et stratégies économiques et logistiques pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique ; dans la mesure du possible une coordination entre les activités du comité et cette recherche en cours sera assurée.

VBW et autres organisations de la profession (UENF/OEB/FEPI)

Une coopération avec le VBW (de concert avec l'UENF et la FEPI) relative à l'évaluation de la méthodologie d'imputation des coûts externes à la navigation intérieure est prévue. Cette activité débutera sous la forme d'une réunion thématique commune des organes concernés (Février 2011, Bonn).

3.5 Perspectives

Contributions prévues pour 2011 :

- a) note succincte relative à l'évaluation des instruments visant la réduction de la charge carbonique au vu de la position concurrentielle de la navigation intérieure (session plénière du printemps) ;
- b) note succincte concernant d'éventuelles mesures (logistiques) positives dans le cadre de l'adaptation du système de transport par voie d'eau.
- c) note succincte contenant un commentaire sur la méthodologie de l'imputation des coûts externes à la navigation intérieure et proposition pour l'approfondissement de cet aspect (session plénière du printemps) ;
- d) note synthétique sur les aspects économiques destinée au rapport 2011 de la Commission Centrale sur le changement climatique (session plénière d'automne).

4. Secrétariat

4.1 Mandat

- appuyer les travaux des comités susmentionnés, notamment par la collecte et le traitement de données et d'informations,
- établir une plate-forme pour l'échange international d'informations sur le thème Changement climatique et navigation intérieure, mettre en œuvre à cet effet les instruments appropriés et assurer à cet égard la coordination avec l'AIPCN et d'autres organisations internationales intervenant dans ce domaine,
- représenter la Commission Centrale au sein des organes de la CIPR, de la CHR et d'autres organisations internationales, par exemple l'AIPCN, qui traitent des questions liées au changement climatique et à la navigation intérieure,
- dans le cadre des mécanismes de coopération établis avec la Commission européenne, intégrer les travaux de la Commission Centrale à ceux de la Commission européenne,
- assurer la coordination de tous les travaux de la Commission Centrale relatifs au changement climatique, en particulier ceux de ses comités, et lui présenter annuellement un rapport écrit sur ces travaux.

4.2 Travaux effectués

Le Secrétariat a communiqué au Comité du règlement de visite et au Comité technique permanent de nombreuses données et informations relatives aux émissions de CO₂ en navigation intérieure et sur les modifications de l'hydraulicité du Rhin. La priorité a été accordée à cet égard aux travaux d'autres organisations internationales et à des études représentatives d'instituts de recherche nationaux. Le Secrétariat part du principe que les délégations attireront l'attention des organes de la Commission Centrale sur toutes les études importantes en la matière ainsi que sur les autres travaux effectués dans leur Etat membre et les mettront à disposition.

Le Secrétariat n'a pas encore entamé les travaux concernant la plate-forme d'information prévue, bien que sa nécessité apparaisse de plus en plus clairement. Les ressources qui sont à la disposition des différents acteurs internationaux de la navigation intérieure européenne semblent être si limitées que leurs travaux concernant le changement climatique doivent absolument être rassemblés et coordonnés.

Comme indiqué notamment aux points 1.4 et 2.4, le Secrétariat a représenté la Commission Centrale auprès des organisations concernées. Cette représentation est assurée au cas par cas sur la base d'une appréciation de l'utilité et du coût.

La Direction générale Move de la Commission européenne ne semble pas encore avoir entamé des travaux significatifs sur les thèmes liés au changement climatique et à la navigation intérieure. Le Secrétariat l'informe néanmoins régulièrement sur les travaux correspondants de la Commission centrale par la communication des documents de travail. En outre, il a l'intention d'aborder au cours de la prochaine réunion de travail de la Direction générale Move et la Commission Centrale la manière dont les travaux de la Commission Centrale pourraient être pris en compte dans le cadre de ceux de la Communauté européenne.

La coordination des travaux des comités sera nécessaire en particulier lorsque le Comité économique entamera ses travaux relatifs au changement climatique et que les contributions des différents comités pour le rapport demandé par l'assemblée plénière devront être coordonnées. Tel devrait être le cas mi 2011.

Annexes

Annexe 1 au rapport du Secrétariat relatif aux travaux de la Commission Centrale en 2010

PROTOCOLE 2009-II-8

Changement climatique et navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

dans le contexte d'une communauté internationale décidée à prendre des mesures visant à éviter et réduire les émissions de gaz à effet de serre (mitigation) ainsi que des mesures d'adaptation visant à prévenir les risques et à exploiter des opportunités à la fois économiques et sociales (adaptation),

constatant que la navigation intérieure est un mode de transport qui occasionne peu d'émissions de gaz à effet de serre et qui peut encore contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports en général,

se référant à ses résolutions 2008-I-12 et 2009-I-5 ainsi qu'aux rapports sur lesquels sont basées ces résolutions,

tenant compte des principales constatations et conclusions du congrès Navigation rhénane et changement climatique tenu en juin 2009 annexées à la présente résolution,

consciente du fait que la réduction des émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure devra être atteinte en particulier par la profession et que des mesures nécessaires pour l'adaptation de la voie navigable aux conséquences du changement climatique devront être prises par les administrations compétentes,

constatant qu'une réduction efficace des émissions et une adaptation efficace aux conséquences du changement climatique ne sont possibles que par une coopération étroite des usagers et des exploitants de la voie navigable,

souhaitant, afin de surmonter les conséquences du changement climatique,

- faire un usage efficace de la coopération existante avec la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) et la Commission Internationale de l'hydrologie du bassin rhénan (CHR) et l'intensifier,
- coopérer étroitement avec toutes les catégories d'usagers du Rhin,

afin d'assurer une compatibilité des utilisations et objectifs en accordant une attention particulière à l'écologie hydraulique,

convaincue que la Commission Centrale constitue pour ses Etats membres et pour les usagers du Rhin en tant que voie navigable le forum approprié pour un échange transfrontalier des constats et enseignements concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des mesures d'adaptation destinées à éviter des risques et à exploiter de nouvelles opportunités ouvertes à la navigation rhénane pour élaborer conjointement des stratégies ainsi que pour examiner et adopter des programmes et mesures ayant des effets à l'échelle internationale,

dans le but

- de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane conformément aux objectifs de réduction des émissions de ses Etats membres,
- de prendre les mesures nécessaires pour l'adaptation du Rhin en tant que voie navigable et des chaînes logistiques de la navigation intérieure de sorte que la navigation rhénane puisse assurer aussi à l'avenir sa prestation de transport de manière fiable et rentable et puisse contribuer ainsi au maintien d'importants sites industriels,

dans l'attente d'indications quantifiables relatives au changement climatique et aux modifications du débit du Rhin qui en résulteront qui seront disponibles d'ici un ou deux ans et qui pourront tenir lieu de base pour de nouvelles planifications ou décisions importantes sur le plan politique,

souhaitant limiter ses activités à celles susceptibles de présenter une utilité pour ses Etats membres ainsi que pour la navigation rhénane et intérieure et éviter une redondance par rapport aux activités d'autres organisations internationales,

charge

- son Comité du règlement de visite de lui soumettre d'ici la session d'automne 2011 un rapport basé sur les études et contributions correspondantes de ses États membres et observateurs ainsi que des organisations internationales et organisations professionnelles avec lesquelles elle coopère, dans lequel seront évaluées des mesures et possibilités permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre par la navigation intérieure et comportant une proposition concernant la manière dont celles-ci pourront être communiquées de manière appropriée à la batellerie ainsi qu'à d'autres usagers potentiels.
- son Comité technique permanent de procéder d'ici la session d'automne 2011 à un inventaire des possibles mesures d'adaptation de la voie navigable et de développer des scénarios permettant de préserver aussi à long terme la navigation rhénane en cas de poursuite du changement climatique.
- son Comité économique à vérifier quelles mesures régulatrices ou autres ou quels programmes pourraient convenir pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à examiner comment des adaptations des chaînes logistiques pourraient contribuer à la mitigation et à l'adaptation,
- son secrétariat,
 - à appuyer les travaux des comités susmentionnés, notamment par la collecte et le traitement de données et d'informations,
 - à établir une plate-forme pour l'échange international d'informations sur le thème Changement climatique et navigation intérieure, à mettre en œuvre à cet effet les instruments appropriés et à assurer à cet égard la coordination avec l'AIPCN et d'autres organisations internationales intervenant dans ce domaine,
 - à représenter la Commission Centrale au sein des organes de la CIPR, de la CHR et d'autres organisations internationales, par exemple l'AIPCN, qui traitent des questions liées au changement climatique et à la navigation intérieure,
 - à mettre à la disposition de la Commission européenne les travaux de la Commission Centrale dans le cadre des mécanismes de coopération établis avec la Commission européenne,
 - à assurer la coordination de tous les travaux de la Commission Centrale relatifs au changement climatique, en particulier ceux de ses comités, et à lui présenter annuellement un rapport écrit sur ces travaux,

invite en outre ses organes à prendre en compte dans toutes leurs activités et décisions relatives au changement climatique des mesures visant à éviter et réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que des mesures d'adaptation visant à prévenir les risques et à exploiter les opportunités à la fois économiques et sociales.

**Principales constatations et conclusions du congrès de la Commission Centrale
Changement climatique et navigation rhénane tenu en juin 2009**

1. De l'attention doit être accordée dès à présent au changement climatique dans le bassin du Rhin.
2. Le changement climatique est susceptible d'occasionner à moyen terme (2050) une modification du débit du Rhin, cette modification ne pouvant pas encore être quantifiée.
3. Cette modification du débit du Rhin peut avoir une incidence sur les conditions de navigation.
4. Le temps disponible est suffisant pour développer une stratégie pour les mesures d'adaptation nécessaires, dont la mise en œuvre permettra de préserver aussi à long terme une navigation rhénane rentable et performante.
5. Actuellement sont déjà connues différentes mesures pouvant limiter pour la navigation rhénane les risques liés au changement climatique et permettant de saisir de nouvelles opportunités économiques. Ces mesures ne concernent pas uniquement la voie navigable en tant que telle mais aussi la flotte et plus particulièrement les chaînes logistiques.
6. La navigation intérieure est le mode de transport qui présente les plus faibles émissions spécifiques de gaz à effet de serre. Celles-ci ont encore baissé au cours des dernières années en navigation rhénane.
7. La navigation intérieure possède le potentiel nécessaire pour réduire une nouvelle fois de manière significative ses émissions de gaz à effet de serre par l'application de techniques déjà connues actuellement et par des mesures dont certaines ont déjà été testées.

Annexe 2 au rapport du Secrétariat relatif aux travaux de la Commission Centrale en 2010

PROTOCOLE 2009-II-6

Programmes de travail

Résolution

Ci-après sont présentées les parties des programmes de travail portant sur le thème Changement climatique et navigation rhénane

II – Comité économique

Mandats					
1.	Partie thématique - Incidence du changement climatique sur la navigation rhénane ...				
n°	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
1.1	Changement climatique : Contributions au vu des aspects économiques : a) incidence sur la navigation rhénane et évaluation en vue des futures performances requises ; (« <i>adaptation</i> ») b) profil environnemental du mode ; évaluation d'éventuelles mesures de renforcement ; (« <i>mitigation</i> »)	I-10	II-11	- Travaux en coordination avec les comités RV et TP ; - Compte rendu annuel de l'état des lieux et des orientations à donner ; (voir Résolution 2009-II-8)	I
1.5	Réglementation économique pour le secteur des transports / navigation intérieure a) ... b) droits d'émissions des gaz à effet de serre.	I-10	II-11	- Suivi des travaux de la CE - Travaux réalisés dans un premier temps par le secrétariat en vue des contributions à faire (voir aussi 2.1)	II I
2.1	... b) atelier sur les droits d'émissions des gaz à effet de serre dans le domaine des transports au vu de la place de la navigation intérieure en tant que mode de transport		II-10	Droits d'émissions des gaz d'effet de serre ; Voir 1.5 ci-dessus	I

IV - Comité technique permanent

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
1.	Adaptation de la navigation rhénane aux possibles conséquences du changement climatique	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5				
1.1	Elaboration d'options opérationnelles sur le plan international en vue d'une adaptation au changement climatique		1/2010	12/2011	Proposition de points clés pour les options opérationnelles lors de la session d'automne 2011	I
1.2	Echange d'informations sur les activités dans les Etats membres et collecte de possibles options opérationnelles pour l'adaptation au changement climatique				L'objectif est d'élaborer une synthèse des travaux et mesures en cours (par exemple scénarios climatiques, projets d'infrastructures)	I
1.3	Coopération avec la CIPR et la CHR				Collecte d'informations hydrographiques (par exemple projet RheinBlick 2050) et d'informations écologiques (par exemple mise en œuvre de la DCE et Rhin2020) Coordination de la coopération entre les trois organisations	I

VII – Comité du Règlement de visite

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour les règlements	Priorité
							Groupe
1.	Émissions de gaz à effet de serre						
	Elaboration d'un rapport sur les possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO ₂	2008-I-12, 2009-I-5, 2009-II-8.	11/2006	12/2011	En coopération avec les associations de la profession et d'autres organisations internationales	Aucune à l'heure actuelle	I RV/G

PROTOCOLE 22

Durabilité de la navigation rhénane et intérieure

Pas de résolution

PROTOCOLE 23

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, chapitre 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 à 11.05, 12.01)

Résolution

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

- a) article 1.01, lettre ac – définition "Appareil AIS Intérieur"
(adoptée par la résolution 2007-II-24),
- b) article 1.02, chiffre 1, - définition "Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin"
(adoptée par la résolution 2007-II-19),
- c) article 1.07, chiffre 2 – Exigences relatives au chargement, à la vue et au nombre maximal de passagers
(adoptée par la résolution 2007-II-18),
- d) article 1.09, chiffre 5 – "désignation "Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin" (concerne uniquement les versions allemande et néerlandaise)
(adoptée par la résolution 2007-II-19),
- e) article 1.10, chiffre 1, lettres b) et h) - désignation "Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin"
(adoptée par la résolution 2007-II-19),
- f) chapitre 4, titre et titre de la section III – Appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2007-II-24),
- g) article 4.06, chiffre 1, lettre b),- expression "Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin"
(adoptée par la résolution 2007-II-19),
- h) article 4.07, titre, chiffre 2, - appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2007-II-24),
- i) article 4.07, chiffre 1 – Appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2008-I-20)
- j) article 6.32, chiffre 1, - définition "Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin"
(adoptée par la résolution 2007-II-19),
- k) article 10.01, chiffre 3 - Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim – Mannheim-Rheingau)
(adoptée par la résolution 2009-I-16),

- l) article 11.02 - Dimensions maximales des convois poussés et formations à couple (adoptée par la résolution 2009-I-16),
- m) articles 11.03 à 11.05 - abrogés (adoptée par la résolution 2009-I-16),
- n) article 12.01 - Obligation d'annonce (adopté par la résolution 2007-II-20).

Les prescriptions visées aux lettres b), d), e), g) et j) seront en vigueur du 1^{er} avril 2011 au 30 juin 2011.

Les prescriptions visées aux lettres a), c), f), h), i), k), l), m) et n) seront en vigueur du 1^{er} avril 2011 au 30 novembre 2013.

PROTOCOLE 24

Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin - Signalisation de l'interdiction d'accéder à bord du bâtiment, signalisation de l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé (Articles 3.31, 3.32 et annexe 3)

1. Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) prescrit la fixation de certains panneaux pour signaler l'interdiction d'accéder à bord du bâtiment et l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé. La représentation graphique de ces panneaux résulte du CEVNI. Toutefois, celle-ci n'est pas conforme aux panneaux de sécurité exigés par la directive 92/58/CEE concernant les prescriptions minimales pour la signalisation de sécurité et/ou de santé au travail¹. Ces derniers ont aussi été repris dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et dans la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure. Le panneau actuellement prescrit dans le RPNR pour signaler l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé prête d'ailleurs à confusion, parce qu'il signale uniquement l'interdiction de fumer.
2. La présente proposition vise à adapter les panneaux à ceux des directives susmentionnées et du RVBR. En outre, la rédaction des prescriptions fait l'objet de légères adaptations à celle du RVBR.
3. Il n'est pas nécessaire de retirer immédiatement les panneaux actuellement fixés à bord des bâtiments. Au contraire, une prescription transitoire assurera la possibilité de les utiliser encore durant un période appropriée.
4. Il conviendrait d'apporter aussi ces modifications dans le CEVNI. Une proposition de modification correspondante a déjà été communiquée à la CEE/ONU.
5. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

¹ JO. n° L 245 du 26.8. 1992 p. 23

Besoins auxquels doit répondre la modification proposée

L'objectif des modifications proposées est d'assurer que les panneaux visés aux articles 3.31 et 3.32 qui doivent être fixés en cas d'interdiction d'accéder à bord du bâtiment ou en cas d'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé

- soient conformes aux panneaux de sécurité exigés par les directives communautaires correspondantes et par le RVBR et que
- et que les symboles utilisés signalent clairement les interdictions.

Les panneaux d'interdiction qui existent actuellement à bord des bâtiments demeureront autorisés durant quatre ans.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Les alternatives aux modifications envisagées pourraient être

- i. de ne pas modifier les prescriptions en vigueur ;
- ii. autoriser indéfiniment les panneaux actuellement prescrits en parallèle aux panneaux exigés par le droit communautaire ;
- iii. faire référence aux panneaux d'interdiction du RVBR.

L'alternative i) aboutirait au maintien des incohérences actuelles des prescriptions. Des panneaux d'interdiction différents resteraient prescrits pour des situations identiques à bord des bateaux, selon que la situation soit réglementée dans le RVBR ou dans le RPNR. Les propriétaires resteraient tenus de se procurer des panneaux d'interdiction de fabrication spéciale, ceux-ci étant uniquement prescrits par le RPNR et le CEVNI. Ils ne pourraient pas acheter les panneaux moins onéreux et habituellement disponibles dans le commerce en raison de leur conformité aux directives communautaires.

L'alternative ii) maintiendrait les incohérences actuelles des prescriptions et des panneaux d'interdiction prêtant à confusion pourraient être fixés pour une durée indéterminée sur un nombre de bâtiments impossible à préciser.

L'alternative iii) pourrait notamment offrir une solution pertinente si le CEVNI était également modifié, par exemple par une référence à l'annexe à la résolution 61 de la CEE/ONU et si l'installation à demeure des panneaux à bord des bâtiments s'avère suffisante pour atteindre l'objectif de protection. Cette alternative pourrait être examinée à moyen terme. L'amélioration qui découle de la proposition actuelle ne devrait toutefois pas être affectée par cet examen.

Conséquences de ces modifications

Pour les bateliers, ces modifications resteraient sans conséquence dans un premier temps, les panneaux existants pouvant être conservés. Toutefois, ces panneaux devraient être remplacés par les nouveaux panneaux à moyen terme. Ceci occasionnera des dépenses supplémentaires si le remplacement de ces panneaux n'était pas déjà nécessaire en raison d'une usure due aux conditions météorologiques ou en raison de dommages subis. Parallèlement, la profession de la navigation est susceptible de réaliser des économies, la navigation intérieure pouvant utiliser à l'avenir les panneaux généralement utilisés à l'échelle internationale au lieu de panneaux de fabrication spéciale.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Voir alternative i).

Résolution

La Commission Centrale,

afin de simplifier davantage ses règlements et d'éviter l'application à la navigation intérieure de dispositions spéciales non nécessaires,

afin de poursuivre l'harmonisation de prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin avec celles du Règlement de visite des bateaux du Rhin et afin d'adapter certains panneaux d'interdiction du Règlement de police pour la navigation du Rhin à des panneaux de sécurité couramment utilisés à l'échelle internationale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

adopte les amendements définitifs aux articles 3.31 et 3.32 du RPNR figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2011.

Annexe

1. *L'article 3.31 est rédigé comme suit :*

"§ 3.31

Signalisation de l'interdiction d'accès à bord (Annexe 3: croquis 60)

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent l'accès à bord des personnes n'appartenant pas au service, cette interdiction doit être signalée par

des symboles ayant la forme d'un disque, blanc, bordé de rouge, avec diagonale rouge et portant, en noir, l'image d'une main refoulante.

Ces symboles doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

Leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces symboles doivent être éclairés, en tant que de besoin, pour être parfaitement visibles de nuit.
3. Les symboles qui étaient prescrits par la version du Règlement de police pour la navigation du Rhin en vigueur au 30 novembre 2011 peuvent être utilisés jusqu'au 30 novembre 2015."

2. *L'article 3.32 est rédigé comme suit :*

"§ 3.32

*Signalisation d'interdiction
de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés
(Annexe 3: croquis 61)*

1. Si d'autres dispositions réglementaires interdisent
 - a) de fumer,
 - b) d'utiliser une lumière ou du feu non protégés,à bord, cette interdiction doit être signalée par

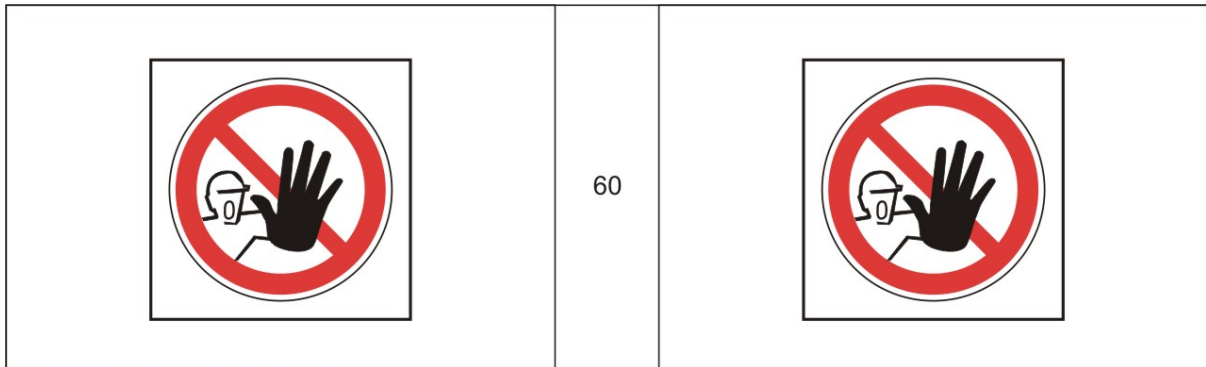
des symboles ayant la forme d'un disque, blanc, bordé de rouge, avec diagonale rouge et portant l'image d'une allumette qui brûle.

Ces symboles doivent être placés, selon les besoins, à bord ou à la planche de bord.

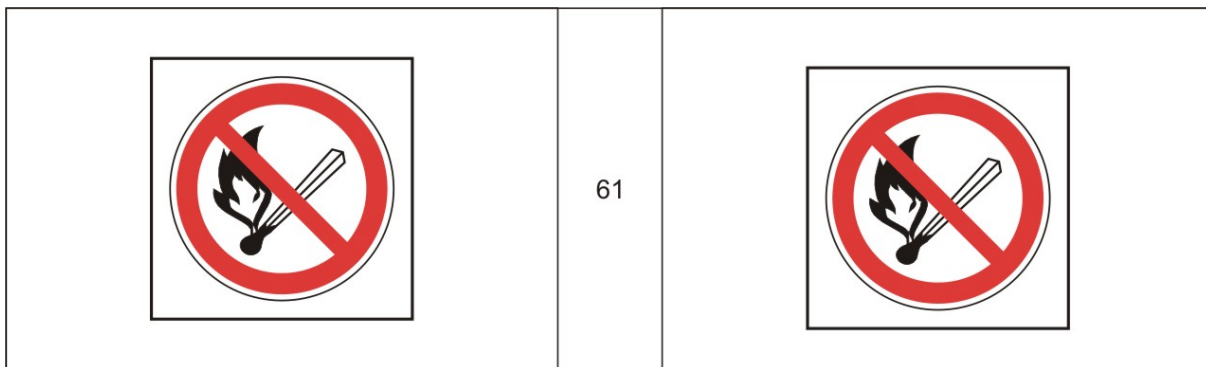
Leur diamètre doit être de 0,60 m environ.

2. Ces symboles doivent être éclairés, en tant que de besoin, pour être parfaitement visibles de nuit.
3. Les symboles qui étaient prescrits par la version du Règlement de police pour la navigation du Rhin en vigueur au 30 novembre 2011 peuvent être utilisés jusqu'au 30 novembre 2015."

3. L'annexe 3, croquis 60 et 61, est rédigée comme suit :



Art. 3.31 Interdiction d'accès à bord



Art. 3.32 Interdiction de fumer, d'utiliser une lumière ou du feu non protégés

PROTOCOLE 25

Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin - Protection des eaux et élimination de déchets provenant des bateaux (Articles 1.10, chapitre 15 et annexe 10)

1. Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) comporte de nombreuses dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets provenant des bateaux. Celles-ci comprennent à la fois des règles de comportement applicables au conducteur et au reste de l'équipage et des indications relatives aux attestations et autres documents devant être conservés à bord au titre de preuve de l'observation des prescriptions.
2. La présente proposition vise à adapter les prescriptions correspondantes du RPNR à celles de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI).
3. Actuellement, les prescriptions du RPNR relatives au carnet de contrôle des huiles usées sont basées sur le principe que ne sont exploités sur le Rhin que des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin. Avec l'autorisation de naviguer sur le Rhin accordée aux bateaux possédant un certificat communautaire, ce principe est désormais erroné et les prescriptions correspondantes doivent être adaptées à la situation modifiée. (Ces adaptations doivent également être effectuées dans la CDNI.)
4. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doit répondre la modification proposée

Les dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets provenant de bateaux qui figurent au chapitre 15 du RPNR ainsi que celles de l'article 1.10 relatives aux attestations et autres documents devant être conservés à bord sont adaptées à celles de la CDNI. Ces dispositions comprennent à la fois des règles de comportement applicables au conducteur et au reste de l'équipage et des indications relatives aux attestations et autres documents devant être conservés à bord au titre de preuve de l'observation des prescriptions. L'objectif de l'incorporation de ces dispositions dans le RPNR est d'informer le conducteur sur ses responsabilités au moyen de règles simples et claires et de souligner ces responsabilités. L'incorporation des prescriptions dans le RPNR permettra aussi de sanctionner plus facilement le conducteur ou d'autres membres d'équipage en cas d'infraction aux dispositions relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets provenant des bateaux.

Les références à la CDNI ne peuvent être évitées, mais leur nombre a été limité autant que possible dans la présente proposition. Toutefois, l'incorporation des dispositions dans le RPNR ne permettra pas au conducteur de s'exonérer de la familiarisation avec les dispositions de la CDNI auxquelles il est soumis.

Les prescriptions du RPNR relatives au carnet de contrôle des huiles usées prévoient que le premier carnet de contrôle des huiles usées est délivré par l'autorité qui a délivré le certificat de visite. De manière générale, les bâtiments à présent autorisés à naviguer sur le Rhin avec un certificat communautaire ne possèdent pas de carnet de contrôle des huiles usées. C'est pourquoi il est maintenant proposé d'adapter l'article 15.05, chiffre 1 et l'annexe 10 au RPNR à la situation modifiée. Ces adaptations doivent également être effectuées dans la CDNI. En outre sont nécessaires des adaptations mineures de l'annexe 10 au RPNR à l'appendice I au règlement d'application de la CDNI.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

En guise d'alternative aux modifications envisagées, les prescriptions du chapitre 15 pourraient être remplacées autant que possible par une référence à la CDNI. Ceci permettrait d'éviter la redondance de dispositions dans la CDNI et dans le RPNR ainsi que la nécessité d'adapter régulièrement le RPNR en cas de futures modifications de la CDNI. Etant donné que les conducteurs non originaires du bassin du Rhin ne connaissent probablement pas la CDNI et que la CDNI est nettement moins compréhensible que le RPNR, le recours à cette alternative se traduirait certainement par une augmentation significative des infractions aux dispositions. En outre, il serait probablement plus difficile de sanctionner les infractions, les sanctions étant alors uniquement basées sur des dispositions de la CDNI parfois transposées en droit national de manière très divergente. En revanche, des sanctions pour les infractions aux prescriptions de police ont été introduites de longue date pour la navigation dans le bassin du Rhin et ont aussi été harmonisées autant que possible à l'échelle internationale.

A défaut de la présente proposition, les modifications pourraient dans un premier temps être incorporées au RPNR sous la forme d'une prescription de caractère temporaire. Ceci permettrait à la CCNR et à ses Etats membres de réagir plus rapidement et avec de faibles contraintes administratives à d'éventuelles difficultés liées à l'application des prescriptions adaptées ou pour l'évolution parallèle des dispositions du RPNR et de la CDNI.

Il n'existe en principe aucune alternative à la modification de l'article 15.05, chiffre 1 et de l'annexe 10 du RPNR.

Conséquences de ces modifications

Pour les bateliers, ces modifications demeureront en principe sans conséquences, étant donné que les dispositions du RPNR relatives à la protection des eaux et à l'élimination des déchets provenant des bateaux correspondent à celles de la CDNI et doivent être observées par la profession de la navigation dans tous les cas. Les tâches des autorités chargées de la surveillance s'en trouveront probablement facilitées, l'incorporation dans le RPNR des principales dispositions applicables au conducteur et à l'équipage se traduisant probablement par une baisse du nombre des infractions et par une simplification des sanctions. Le législateur sera confronté à des travaux supplémentaires si sont modifiées des dispositions de la CDNI qui ont été reprises dans le RPNR. Le nombre de ces modifications devrait être peu élevé, étant donné qu'il s'agit plutôt de prescriptions générales.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Un rejet de ces modifications se traduirait par des incertitudes considérables sur le plan juridique. Les dispositions du RPNR relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets provenant des bateaux s'écarteraient de celles de la CDNI. Les personnes visées par les dispositions, notamment les conducteurs, seraient confrontés à des prescriptions divergentes pour une situation identique.

Les bâtiments exploités sur le Rhin avec un certificat communautaire se trouveraient dans l'impossibilité d'obtenir un carnet de contrôle des huiles usées.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

afin d'adapter les prescriptions concernées du Règlement de police pour la navigation du Rhin à celles de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI) et dans la perspective de la délivrance de carnets de contrôle des huiles usées aux bâtiments exploités sur le Rhin avec un certificat communautaire,

adopte les amendements à l'article 1.10, chiffre 1, au chapitre 15 et à l'annexe 10 au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2011.

Annexe

1. *Les chiffres ab) et ac) suivants sont ajoutés à l'article 1.10, chiffre 1 :*

"ab) Justificatif d'approvisionnement en gazole conformément à l'annexe 2, Partie A, article 3.04, paragraphe 1, de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), y compris les reçus des transactions de rétribution du SPE-CDNI sur une période de 12 mois au minimum. Si le dernier approvisionnement en gazole a été effectué il y a plus de 12 mois, au moins le dernier justificatif d'approvisionnement doit se trouver à bord ;

ac) l'attestation de déchargement conformément à l'article 15.07, chiffre 2."

2. Le chapitre 15 est rédigé comme suit :

"CHAPITRE 15

PROTECTION DES EAUX ET ELIMINATION DES DECHETS SURVENANT A BORD DES BATIMENTS

Article 15.01

Définitions et application

1. Les définitions de l'article 1 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et des articles 5.01 et 8.01 de son annexe 2 sont applicables au présent chapitre.
2. Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont réglées dans la CDNI.

Article 15.02

Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage et les autres personnes se trouvant à bord, sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau, de limiter au maximum la quantité de déchets et d'eaux usées survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

Article 15.03

Interdiction de déversement et de rejet

1. Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments, des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, des slops, des ordures ménagères, des boues de curage et d'autres déchets spéciaux, des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison.
2. Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément à la CDNI.
3. Sans préjudice des dispositions de la CDNI, en cas de déversement accidentel de déchets visés au chiffre 1 ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

Article 15.04

Collecte et traitement à bord des déchets

1. Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets visés à l'article 15.03, chiffre 1, à l'exception des parties de cargaison et des déchets liés à la cargaison, dans les récipients prévus à cet effet et la collecte des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines. Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de marchandise puisse être facilement constatée et empêchée à temps.
2. Il est interdit
 - a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usées,
 - b) de brûler les déchets à bord,
 - c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de cale par les stations de réception.

Article 15.05

Carnet de contrôle des huiles usées, dépôt aux stations de réception

1. Chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usées valable, délivré par une autorité compétente selon le modèle de l'annexe 10. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.
2. Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, les slops et les autres déchets spéciaux, doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception agréées par les autorités compétentes à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet des huiles usées par la station de réception.
3. Tout bâtiment qui, en vertu de dispositions valables en dehors du Rhin, est muni d'autres documents relatifs au dépôt des déchets liés à l'exploitation du bateau, doit pouvoir apporter la preuve du dépôt des déchets en dehors du Rhin, par ces autres documents. Est considéré également comme preuve à cet effet le registre des hydrocarbures prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol).
4. Les ordures ménagères et les boues de curage doivent être déposées aux stations de réception prévues à cet effet.

Article 15.06

Obligation de vigilance lors de l'avitaillement

1. Lors de l'avitaillement de combustibles ou de lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que
 - a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle,
 - b) lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées,
 - c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
 - d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, du règlement de visite des bateaux du Rhin est utilisée.
2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bateau responsable 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, du règlement de visite des bateaux du Rhin et d'une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,
 - b) quantité à avitailler par citerne et débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des citernes,
 - c) ordre de remplissage des citernes,
 - d) 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.

Article 15.07

Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

1. Lors du déchargement des restes, ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison, le conducteur est tenu de respecter les prescriptions de la partie B du règlement d'application de la CDNI.
2. Tout bâtiment qui a été déchargé sur le Rhin doit avoir à son bord pour chaque déchargement une attestation de déchargement valable conforme au modèle de l'appendice IV de l'annexe 2 de la CDNI. Sauf exception prévue par la CDNI, l'attestation doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Article 15.08

Peinture et nettoyage externe des bateaux

Il est interdit d'enduire d'huile ou de nettoyer le bordé extérieur des bateaux avec des produits dont le déversement dans l'eau est interdit."

3. *L'annexe 10 est rédigée comme suit :*

"Annexe/Anlage/Bijlage 10

MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES

(Article 15.05 RPNR ; annexe 2, appendice I CDNI¹)

MUSTER FÜR DAS ÖLKONTROLLBUCH

(§ 15.05 RheinSchPV; Anlage 2, Anhang I CDNI¹)

MODEL VOOR HET OLIE-AFGIFTEBOEKJE

(Artikel 15.05 RPR; bijlage 2, aanhangsel I CDNI¹)

CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USEES

ÖLKONTROLLBUCH

OLIE-AFGIFTEBOEKJE

¹ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)
Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)
Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

Page/Seite/Bladzijde 1

N° d'ordre :
Laufende Nr.:
Volgnummer:

.....
Type du bâtiment	Nom du bâtiment
Art des Fahrzeugs	Name des Fahrzeugs
Aard van het schip	Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :
Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:
Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepnummer:

Lieu de délivrance :
Ort der Ausstellung:
Plaats van afgifte:

Date de délivrance :
Datum der Ausstellung:
Datum van afgifte:

Le présent carnet comprend pages.
Dieses Buch enthält Seiten.
Dit boekje telt bladzijden.

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet
Stempel und Unterschrift der Behörde, die dieses Ölkontrollbuch ausgestellt hat
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boekje heeft afgegeven

.....

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées

Le premier carnet de contrôle des huiles usées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

Ausstellung der Ölkontrollbücher

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

Afgifte van het olie-afgifteboekje

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig” gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

**1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/
Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/
Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:**

- 1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie l
- 1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van
- Salle des machines arrière/Maschinenraum hinten/
machinekamer achter l
- Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/
machinekamer voor l
- Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten l
- 1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/
Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/
Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:
- Chiffons usés/Altlappen/gebruikte poetslappen kg
- Graisses usées/Altfett/afgewerkt vet kg
- Filtres usés/Altfilter/gebruikte filter pièces/Stück/stuk
- Récipients/Gebinde/verpakkingen pièces/Stück/stuk

2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:

- 2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/
niet geaccepteerd afval
-
-

- 2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:
-
-

Lieu Date
Ort Datum
Plaats Datum

Cachet et signature de la station de réception
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle
Ondertekening en stempel van de ontvangstinrichting"

PROTOCOLE 26

**Prorogation de prescriptions de caractère temporaire
conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin
(Articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06,
Annexes F, G, K et N)**

Résolution

La Commission Centrale,

considérant que l'Union Européenne a adopté des prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure dans sa Directive 2006/87/CE,

consciente de l'importance d'une équivalence pérenne entre les prescriptions de son Règlement de visite des bateaux du Rhin et celles de la Directive 2006/87/CE,

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

- a) Article 1.01, le titre figurant après le chiffre 88 et chiffre 88bis - Appareils de navigation (adoptée par la résolution 2007-II-24),
- b) Article 7.06, titre et chiffre 3 - Appareils de navigation (adoptée par la résolution 2007-II-24),
- c) Article 19.03, lettre a (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),
- d) Article 20.02, chiffre 2, 2^{ème} alinéa (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),
- e) Article 21.03, lettre a) (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),
- f) Article 23.01, chiffre 1 3^{ème} alinéa (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),
- g) Article 23.02, chiffre 2.5 lettre c), chiffre 2.6 lettre d), chiffre 2.7 (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),
- h) Article 23.03, chiffre 1 lettres a) et b), chiffre 2 (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),
- i) Article 23.04, chiffre 2, dernier alinéa, chiffres 4 et 5, lettre a) (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),
- j) Article 23.10, chiffre 1, note de bas de page 2 du tableau (versions allemande et néerlandaise uniquement) (adoptée par la résolution 2007-II-25),

- k) Article 23.11, chiffre 1, note de bas de page 2 du tableau (versions allemande et néerlandaise uniquement)
(adoptée par la résolution 2007-II-25),
- l) Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 7.06, chiffre 3
(adoptée par la résolution 2007-II-24),
- m) Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 7.06, chiffre 3
(adoptée par la résolution 2007-II-24),
- n) Annexe F, page 7, titre et 1^{er} alinéa, page 62, lettre A et 1^{er} alinéa – les termes „Patentverordnung Rhein”
(adoptée par la résolution 2007-II-25),
- o) Annexe G, chiffre 2, 2^{ème} alinéa (versions allemande et néerlandaise uniquement)
(adoptée par la résolution 2007-II-25),
- p) Annexe K, titre (versions allemande et néerlandaise uniquement)
(adoptée par la résolution 2007-II-25),
- q) Annexe N – Exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur
(adoptée par la résolution 2007-II-24).

Les prescriptions visées aux lettres c) à k), n) et p) seront en vigueur du 1^{er} avril 2011 au 30 juin 2011.

La prescription visée à la lettre o) sera en vigueur du 1^{er} avril 2011 au 30 novembre 2011.

Les prescriptions visées aux lettres a), b), l), m) et q) seront en vigueur du 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2014.

PROTOCOLE 27

Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis)

1. La Commission Centrale, consciente du fait que la prévention du déversement d'eaux usées domestiques par la navigation à passagers peut contribuer à l'amélioration de la qualité écologique du Rhin, a introduit dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) de l'année 1995 l'exigence faite aux bateaux à cabines disposant de plus de 50 couchettes d'être équipés de citernes de collecte des eaux usées ou de stations d'épuration de bord. Avec la nouvelle rédaction du chapitre 15 du RVBR en 2006, cette prescription a été étendue à tous les bateaux à passagers. Il est exigé aussi que les stations d'épuration de bord installées soient appropriées, sans que ces termes n'aient été précisés.
2. Dans le cadre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI), qui est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009, ont été définies des valeurs limites devant être respectées à la sortie des stations d'épuration de bord.

3. Le secteur des fabricants et la profession de la navigation souhaitent que soient établies des procédures d'agrément uniformes pour les stations d'épuration de bord, que soient évités les contrôles individuels à bord et que soient prévus à la place des agréments basés sur le type. Ces agréments doivent garantir le fonctionnement des stations d'épuration de bord et l'observation des valeurs limites prescrites dans les conditions particulières de la navigation intérieure.
4. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Actuellement, l'article 15.14, chiffre 1, exige des "stations d'épuration appropriées", sans que ne soit défini ce qui est approprié. La modification vise à assurer une sécurité juridique et à garantir la mise en œuvre des objectifs de la CDNI. Cette sécurité juridique est obtenue par une procédure de réception par type garantissant que les stations d'épuration de bord sont appropriées.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Les alternatives aux modifications envisagées pourraient être

- i. qu'il soit renoncé à la preuve du caractère approprié des stations d'épuration de bord ;
- ii. que le propriétaire du bateau soit tenu d'apporter une preuve correspondante, mais qu'il soit renoncé à des exigences juridiques concernant ces preuves ;
- iii. que chaque installation soit contrôlée conformément à des exigences juridiques ;
- iv. que les agréments de stations d'épuration destinées à d'autres usages soient reconnus comme étant suffisants.

L'alternative i pourrait avoir pour conséquence que – afin de réduire les coûts considérables liés aux stations d'épuration de bord - soient installées en grand nombre des stations d'épuration de bord qui, pour des raisons techniques ou opérationnelles, ne respectent pas les valeurs limites exigées. Ceci ne permettrait pas d'atteindre l'objectif d'une amélioration sur le plan écologique.

L'alternative ii implique un manque de sécurité sur le plan juridique, aucune base de décision exhaustive et claire n'étant fournie aux fabricants des installations, à la profession de la navigation et aux autorités compétentes. L'absence de cette base de décision se traduit par des distorsions de concurrence significatives, les propriétaires de bateaux qui installent des stations d'épuration de bord offrant des performances satisfaisantes devant supporter des coûts d'installation et de fonctionnement de ces stations qui seraient plus élevés que ceux occasionnés par des stations d'épuration de bord aux performances insuffisantes. Cette alternative correspond à la situation actuelle.

L'alternative iii impliquerait pour le secteur des coûts administratifs inutiles, puisqu'elle impliquerait de contrôler individuellement chaque installation au lieu d'un type d'installation, l'ampleur d'un contrôle isolé n'étant guère différente de celle d'un examen de type.

L'alternative iv aurait pour conséquence que seraient installées à bord des stations d'épuration qui ne respecteraient pas les valeurs limites exigées ou qui ne fonctionneraient pas de manière durable, voire pas du tout, dans les conditions spécifiques qui règnent à bord des bateaux de la navigation intérieure. Ceci réduirait ou empêcherait l'amélioration souhaitée sur le plan écologique et impliquerait des surcoûts en raison de mesures d'adaptation à prendre ultérieurement.

Conséquences de ces modifications

A bord des bateaux à passagers seront désormais installées des stations d'épuration permettant de garantir que les déversements d'eaux usées ne provoquent aucune dégradation des eaux sur le plan écologique. Pour les propriétaires de bateaux qui ne souhaitent ou ne peuvent assumer le coût de l'installation et du fonctionnement de stations d'épuration de bord demeurera ouverte la possibilité d'utiliser des citernes de collecte des eaux usées.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

La situation actuelle d'une absence de sécurité juridique serait maintenue (voir alternative ii).

Les listes des autorités compétentes, des Services Techniques agréés et des stations d'épuration de bord possédant une réception par type devront être actualisées continuellement afin d'assurer une utilité maximale aux autorités compétentes, équipementiers de bateaux et à la profession de la navigation. Le Secrétariat sera chargé d'assurer l'actualité, l'exhaustivité et l'exactitude des listes. Les listes des autorités compétentes, des Services Techniques agréés et des stations d'épurations de bord possédant une réception par type conformément aux prescriptions susmentionnées seront publiées par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet (www.ccr-zkr.org).

Résolution

La Commission Centrale,

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

rappelant l'entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI) ainsi que celle des "Recommandations pour l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube" 2009,

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

tenant compte du souhait de l'industrie et de la profession de la navigation de disposer de procédures d'agrément uniformes sans contrôles individuels à bord mais garantissant néanmoins le bon fonctionnement des stations d'épuration de bord dans les conditions spécifiques à la navigation intérieure,

constatant que des contrôles effectués durant le fonctionnement des installations sont nécessaires pour garantir durablement un standard environnemental élevé,

considérant que l'Union Européenne a adopté des prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure dans sa Directive 2006/87/CE,

consciente de l'importance d'une équivalence pérenne entre les prescriptions de son Règlement de visite des bateaux du Rhin et celles de la Directive 2006/87/CE,

attendu qu'il est prévu de compléter de manière similaire la directive précitée,

adopte pour la première fois, par un complément au Règlement de visite des bateaux du Rhin figurant en annexe à la présente résolution, des dispositions relatives à l'examen, à l'agrément, à l'installation et au contrôle de stations d'épuration de bord installées à bord de bateaux de la navigation intérieure ainsi que des valeurs limites correspondantes,

charge

- son Comité du règlement de visite, par l'intermédiaire de son Groupe de travail du règlement de visite, de vérifier l'équivalence d'autres normes et de proposer le cas échéant leur reconnaissance,
- son Comité du règlement de visite, notamment en raison du progrès technique et une fois que seront acquis des enseignements relatifs au fonctionnement, de faire élaborer par son Groupe de travail du règlement de visite et si nécessaire en coopération avec les organes de la CDNI d'autres modifications et compléments du Règlement de visite des bateaux du Rhin devenant éventuellement nécessaires,
- son Secrétariat d'établir, d'actualiser et de publier sous sa propre responsabilité les listes des autorités compétentes, des Services Techniques et des stations d'épuration de bord possédant des réceptions par type,

Les amendements figurant en annexe seront en vigueur du 1^{er} décembre 2011 au 30 novembre 2014.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *Les indications suivantes relatives au chapitre 14bis sont insérées comme suit :*

"Chapitre 14bis Stations d'épuration de bord

Article 14bis.01	Définitions
Article 14bis.02	Généralités
Article 14bis.03	Demande de réception par type
Article 14bis.04	Procédure de réception par type
Article 14bis.05	Modifications de réceptions par type
Article 14bis.06	Conformité à la réception par type
Article 14bis.07	Reconnaissance d'autres normes équivalentes
Article 14bis.08	Contrôle des numéros de série
Article 14bis.09	Conformité de la production
Article 14bis.10	Non-conformité au modèle de station d'épuration de bord réceptionné
Article 14bis.11	Analyse d'échantillons et contrôle spécial
Article 14bis.12	Autorités compétentes et Services Techniques"

b) *Les indications suivantes relatives aux annexes Q, R et S sont ajoutées comme suit :*

"Annexe Q :	(Sans objet)
Annexe R :	Stations d'épuration de bord - Dispositions complémentaires et modèles de certificats
Annexe S :	Stations d'épuration de bord - Procédure de contrôle"

2. Le chapitre 14bis ci-après est inséré après le chapitre 14 :

"CHAPITRE 14bis
STATIONS D'EPURATION DE BORD

Article 14bis.01

Définitions

Dans le présent chapitre on appelle :

1. "Station d'épuration de bord", une station d'épuration des eaux usées de construction compacte pour le traitement des volumes d'eaux usées domestiques survenant à bord ;
2. "Réception par type" la décision par laquelle l'autorité compétente atteste qu'une station d'épuration de bord satisfait aux exigences techniques du présent chapitre ;
3. "Contrôle spécial", la procédure visée à l'article 14bis.11, par laquelle l'autorité compétente s'assure qu'une station d'épuration de bord fonctionnant à bord d'un bâtiment satisfait aux exigences du présent règlement ;
4. "Constructeur", la personne physique ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente de tous les aspects du processus de réception par type et de la conformité de la production. Cette personne ou cet organisme n'est pas tenue d'intervenir directement à toutes les étapes de la construction de la station d'épuration de bord. Si, après sa fabrication initiale, la station d'épuration de bord fait l'objet d'adaptations et d'améliorations en vue de son utilisation à bord d'un bâtiment au sens du présent règlement, le constructeur est en principe la personne physique ou l'organisme qui a effectué ces adaptations ou améliorations ;
5. "Fiche de renseignements", le document visé à l'annexe R, Partie II précisant les informations que doit fournir le demandeur ;
6. "Dossier constructeur", l'ensemble complet des données, dessins, photographies et autres documents, fournis par le demandeur au Service Technique ou à l'autorité compétente conformément aux indications de la fiche de renseignements ;
7. "Dossier de réception", le dossier constructeur, accompagné des comptes rendus de contrôle ou des autres documents que le Service Technique ou l'autorité compétente y ont adjoints au cours de l'accomplissement de leurs tâches ;
8. "Certificat de réception par type", le document visé à l'annexe R, Partie III, par lequel l'autorité compétente atteste la réception par type ;

9. "Recueil des paramètres de la station d'épuration de bord", le document visé à l'annexe R, Partie VIII, dans lequel sont portés tous les paramètres, y compris les éléments constitutifs (pièces) et réglages de la station d'épuration de bord, qui ont une incidence sur le degré d'épuration des eaux usées ainsi que leurs modifications ;
10. "Notice du constructeur pour le contrôle des éléments constitutifs et paramètres de la station d'épuration de bord qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées" le document établi conformément à l'article 14bis.11, chiffre 4, pour la réalisation des contrôles spéciaux ;
11. "eaux usées domestiques" les eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau et buanderies ainsi que les eaux fécales;
12. "boues d'épuration" les résidus survenant à bord du bâtiment lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord.

Article 14bis.02

Généralités

1. Le présent chapitre s'applique à toutes les stations d'épuration de bord installées à bord de bâtiments, lorsqu'elles ne sont pas déjà visées par les directives de la Communauté européenne relatives à l'épuration d'eaux usées.
2. a) Les stations d'épuration de bord doivent respecter les valeurs limites suivantes lors de l'essai de type :

Tableau 1 : Valeurs limites à respecter durant l'essai de type à la sortie de la station d'épuration de bord (station d'essai)

Paramètres	Concentration		Type d'échantillon
	Etape I à partir du 1.11.2009	Etape II à partir du 1.1.2011	
Demande biochimique en oxygène (DBO ₅) ISO 5815-1 et 5815-2 : 2003 ¹⁾	25 mg/l	20 mg/l	Echantillon de prélèvements sur 24 h, homogénéisé
	40 mg/l	25 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
Demande chimique en oxygène (DCO) ²⁾ ISO 6060 : 1989 ¹⁾	125 mg/l	100 mg/l	Echantillon de prélèvements sur 24 h, homogénéisé
	180 mg/l	125 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
Carbone organique total (COT) EN 1484 :1997 ¹⁾	---	35 mg/l	Echantillon de prélèvements sur 24 h, homogénéisé
	---	45 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé

¹⁾ Les Etats riverains du Rhin et la Belgique peuvent utiliser des méthodes équivalentes.

²⁾ A la place de la demande chimique d'oxygène, il est également possible d'utiliser le carbone organique total (COT) pour l'essai de type.

- b) Les valeurs de contrôle suivantes doivent être respectées durant le fonctionnement :

Tableau 2 : Valeurs de contrôle à respecter durant le fonctionnement à bord de bateaux à passagers à la sortie de la station d'épuration de bord

Paramètres	Concentration		Type d'échantillon
	Etape I à partir du 1.11.2009	Etape II à partir du 1.1.2011	
Demande biochimique en oxygène (DBO ₅) ISO 5815-1 et 5815-2 : 2003 ¹⁾	40 mg/l	25 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
Demande chimique en oxygène (DCO) ²⁾ ISO 6060 : 1989 ¹⁾	180 mg/l	125 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
	---	150 mg/l	Échantillon ponctuel
Carbone organique total (COT) EN 1484 : 1997 ¹⁾	---	45 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé

¹⁾ Les Etats riverains du Rhin et la Belgique peuvent utiliser des méthodes équivalentes.

²⁾ A la place de la demande chimique d'oxygène, il est également possible d'utiliser le carbone organique total (COT) pour le contrôle.

3. Les procédés avec utilisation de produits chlorés ne sont pas admis.
De même, une dilution des eaux usées domestiques visant à en réduire la charge spécifique et à en permettre l'élimination n'est pas admise.
4. Des mesures suffisantes doivent être prises pour le stockage, la conservation (si nécessaire) et le dépôt des boues d'épuration. Ceci inclut notamment un plan de gestion des boues d'épuration.
5. L'observation des valeurs limites du chiffre 2, tableau 1, est attestée par un essai de type et par une réception par type. La réception par type est attestée par un certificat de réception par type. Le propriétaire ou son délégué est tenu de joindre une copie du certificat de réception par type à la demande de visite visée à l'article 2.02. Une copie du certificat de réception par type et le recueil des paramètres de la station d'épuration de bord doivent aussi se trouver à bord.

6. Après le montage de la station d'épuration à bord, le constructeur procède à un contrôle de fonctionnement avant la mise en service normale. La station d'épuration de bord est inscrite au n° 52 du certificat de visite avec les indications suivantes :
 - a) nom,
 - b) numéro de réception par type,
 - c) numéro de série
 - d) année de constructionde la station d'épuration de bord.
7. Un contrôle spécial conformément à l'article 14bis.11, chiffre 3, doit être effectué après chaque modification importante de la station d'épuration de bord ayant une incidence sur l'épuration des eaux usées.
8. L'autorité compétente peut avoir recours à un Service Technique pour effectuer les tâches visées au présent chapitre.
9. Afin de garantir son fonctionnement, la station d'épuration de bord doit subir un entretien régulier suivant les indications du constructeur. Une attestation de maintenance correspondante doit se trouver à bord.

Article 14bis.03

Demande de réception par type

1. Toute demande de réception par type pour un modèle de station d'épuration de bord doit être introduite par le constructeur auprès de l'autorité compétente. Elle est accompagnée d'un dossier constructeur conformément à l'article 14bis.01, chiffre 6, d'un projet de recueil des paramètres de la station d'épuration de bord conformément à l'article 14bis.01, chiffre 9 et d'un projet de notice du constructeur pour le contrôle des éléments constitutifs et paramètres du modèle de station d'épuration de bord qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées conformément à l'article 14bis.01, chiffre 10. Le constructeur est tenu de présenter le prototype d'une station d'épuration de bord pour l'essai de type.
2. Si l'autorité compétente constate, dans le cas d'une demande portant sur la réception d'un modèle de station d'épuration de bord, que, en ce qui concerne le prototype de station d'épuration de bord présenté, la demande ne correspond pas aux caractéristiques du modèle de stations d'épuration de bord décrites à l'annexe R, partie II, appendice 1, un autre prototype et, le cas échéant, un prototype supplémentaire qu'elle désigne sont fournis aux fins de la réception visée au chiffre 1.
3. Une demande de réception d'un modèle de station d'épuration de bord peut être introduite auprès d'une seule autorité. Une demande de réception distincte doit être déposée pour chaque modèle de station d'épuration de bord.

Article 14bis.04

Procédure de réception par type

1. L'autorité compétente qui reçoit la demande accorde la réception par type au modèle de station d'épuration de bord conforme aux informations contenues dans le dossier constructeur et satisfaisant aux exigences du présent règlement. Le respect de ces exigences est vérifié conformément à l'annexe S du présent règlement.
2. L'autorité compétente remplit toutes les rubriques correspondantes du certificat de réception par type, dont un modèle figure à l'annexe R, partie III, pour chaque modèle de station d'épuration de bord qu'elle réceptionne et établit ou vérifie le sommaire du dossier de réception. Les certificats de réception par type sont numérotés selon la méthode décrite à l'annexe R, partie IV. Le certificat de réception par type complété et ses annexes sont envoyés au demandeur.
3. Dans le cas où la station d'épuration de bord à réceptionner ne remplit sa fonction ou ne présente certaines caractéristiques qu'en liaison avec d'autres éléments du bâtiment dans lequel elle doit être installée et où, de ce fait, la conformité avec une ou plusieurs exigences ne peut être vérifiée que lorsque la station d'épuration de bord à réceptionner fonctionne en liaison avec d'autres éléments du bâtiment, qu'ils soient réels ou simulés, la portée de la réception par type de cette station d'épuration de bord doit être limitée en conséquence. Le certificat de réception du modèle de station d'épuration de bord doit alors mentionner les restrictions d'emploi et l'intégralité des prescriptions de montage.
4. L'autorité compétente :
 - a) à chaque modification, envoie aux autres autorités compétentes une liste (contenant les renseignements précisés à l'annexe R, partie V) des réceptions par type de station d'épuration de bord accordées, refusées ou retirées par elle au cours de la période concernée ;
 - b) sur demande d'une autre autorité compétente, lui envoie:
 - aa) une copie du certificat de réception par type pour le modèle de station d'épuration de bord, avec ou sans dossier de réception pour chaque modèle de station d'épuration de bord ayant fait l'objet de sa part de l'acceptation, du refus ou du retrait de la réception et, le cas échéant,
 - bb) la liste, selon la description figurant à l'article 14bis.06, chiffre 3, et comportant les renseignements figurant à l'annexe R, partie VI, des stations d'épuration de bord construites conformément aux réceptions par type accordées.
5. Chaque année et chaque fois qu'elle en reçoit la demande, chaque autorité compétente en matière de réception envoie au Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin un exemplaire de la fiche technique visée à l'annexe R, partie VII, concernant les modèles de stations d'épuration de bord réceptionnés depuis la dernière notification.

Article 14bis.05

Modifications de réceptions par type

1. L'autorité compétente qui a procédé à une réception par type prend les mesures nécessaires pour s'assurer d'être informée de toute modification des informations figurant dans le dossier de réception.
2. La demande de modification ou d'extension d'une réception par type est soumise exclusivement à l'autorité compétente qui a procédé à la réception d'origine.
3. Si des caractéristiques de la station d'épuration de bord décrites dans le dossier de réception ont été modifiées, l'autorité compétente :
 - a) établit, si nécessaire, une ou des page(s) révisée(s) du dossier de réception, en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature de la modification, ainsi que la date de la nouvelle version. Lors de chaque publication de pages révisées, le sommaire du dossier de réception (qui est annexé au certificat de réception par type) doit être mise à jour ;
 - b) établit un certificat de réception par type révisé (assorti d'un numéro d'extension) si une des informations qu'il contient (à l'exclusion de ses annexes) a été modifiée ou si les normes du présent chapitre ont été modifiées depuis la date de réception initiale qui y est apposée. Ce certificat révisé indique clairement le motif de la révision et la date d'établissement de la nouvelle version.

Si l'autorité compétente qui a délivré le certificat de réception par type estime qu'une modification d'un dossier de réception justifie de nouveaux essais ou de nouvelles vérifications, elle en informe le constructeur et n'établit les documents précités qu'après avoir procédé à de nouveaux essais ou vérifications satisfaisants.

Article 14bis.06

Conformité à la réception par type

1. Le constructeur doit apposer sur chaque station d'épuration de bord fabriquée conformément au modèle réceptionné les marquages définis à l'annexe R, partie I, y compris le numéro de réception par type.
2. Si le certificat de réception par type prévoit des restrictions d'emploi, conformément à l'article 14bis.04, chiffre 3, le constructeur doit fournir pour chaque unité fabriquée des renseignements détaillés sur ces restrictions et doit joindre les prescriptions de montage.

3. Le constructeur envoie sur demande à l'autorité compétente qui a délivré le certificat de réception par type, dans un délai de quarante-cinq jours après la fin de chaque année calendaire et immédiatement après toute autre date que l'autorité compétente arrêterait, une liste indiquant les numéros de série de toutes les stations d'épuration de bord construites conformément aux exigences du présent chapitre depuis la dernière date de notification ou depuis la première date d'application de ces dispositions. Sur cette liste doivent être indiquées les correspondances entre les numéros de série et les modèles de stations d'épuration de bord correspondants et les numéros de réception par type. La liste doit en outre contenir des informations particulières si le constructeur cesse la production d'un modèle de station d'épuration de bord réceptionné. Au cas où l'autorité compétente ne demande pas que cette liste lui soit régulièrement communiquée, le constructeur doit conserver ces données pendant au moins quarante ans.

Article 14bis.07

Reconnaissance d'autres normes équivalentes

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

Utilisation de la station d'épuration de bord	Prescription	Classification / catégorie	Conditions

2. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin peut reconnaître l'équivalence d'autres normes correspondantes établies par des réglementations internationales, des prescriptions d'un Etat riverain du Rhin ou de Belgique ou de pays tiers en matière de réception de stations d'épuration de bord et les conditions et dispositions fixées par le présent règlement.

Article 14bis.08

Contrôle des numéros de série

1. L'autorité compétente qui a délivré le certificat de réception par type prend toutes les mesures nécessaires pour enregistrer et vérifier, le cas échéant en coopération avec les autres autorités compétentes, les numéros de série des stations d'épuration de bord construites conformément aux exigences du présent règlement.
2. Une vérification supplémentaire des numéros de série peut avoir lieu à l'occasion du contrôle de la conformité de la production visé à l'article 14bis.09.

3. En ce qui concerne la vérification des numéros de série, le constructeur ou ses agents établis dans les Etats riverains du Rhin ou en Belgique communiquent sans tarder à l'autorité compétente qui le demande toutes les informations nécessaires sur leurs clients et les numéros de série des stations d'épuration de bord déclarées fabriquées conformément à l'article 14bis.06, chiffre 3.
4. Si, à la demande de l'autorité compétente, le constructeur n'est pas en mesure de se conformer aux exigences visées à l'article 14bis.06, la réception du modèle de station d'épuration de bord concerné peut être retirée. La procédure d'information décrite à l'article 14bis.10, chiffre 4, est alors mise en œuvre.

Article 14bis.09

Conformité de la production

1. L'autorité compétente qui procède à une réception par type s'emploie à vérifier préalablement, en ce qui concerne les exigences définies à l'annexe R, partie I, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes, que les mesures nécessaires ont été prises pour garantir un contrôle effectif de la conformité de la production.
2. L'autorité compétente qui a procédé à une réception par type s'emploie à vérifier, en ce qui concerne les dispositions définies à l'annexe R, partie I, cas échéant en coopération avec les autres autorités compétentes, que les mesures visées au chiffre 1 sont toujours adéquates et que chaque station d'épuration de bord produite qui porte un numéro de réception par type en vertu des exigences du présent règlement demeure conforme à la description figurant sur le certificat de réception du modèle de station d'épuration de bord réceptionné et ses annexes.
3. L'autorité compétente peut considérer que des vérifications comparables effectuées par d'autres autorités compétentes sont équivalentes aux dispositions des chiffres 1 et 2.

Article 14bis.10

Non-conformité au modèle de station d'épuration de bord réceptionné

1. Il y a non-conformité avec le modèle de station d'épuration de bord réceptionné dès lors que l'on constate, par rapport aux renseignements fournis dans le certificat de réception par type et/ou dans le dossier de réception, des divergences qui n'ont pas été autorisées, en vertu de l'article 14bis.05, chiffre 3, par l'autorité compétente ayant procédé à la réception par type.

2. Si l'autorité compétente ayant procédé à une réception par type constate que des stations d'épuration de bord ne sont pas conformes au modèle de station d'épuration de bord qu'elle a réceptionné, elle prend les mesures nécessaires pour que soit rétablie la conformité des stations d'épuration de bord en cours de production au modèle de station d'épuration de bord réceptionné. L'autorité compétente ayant procédé à la réception par type notifie aux autres autorités compétentes et au Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin les mesures prises qui peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de la réception par type.
3. Si une autorité compétente établit que des stations d'épuration de bord portant un numéro de réception par type ne sont pas conformes au modèle de station d'épuration de bord réceptionné, elle peut demander à l'autorité compétente qui a procédé à la réception par type de vérifier la conformité des stations d'épuration de bord en cours de production au modèle de station d'épuration de bord réceptionné. Les mesures nécessaires à cet effet doivent être prises dans les six mois suivant la date de la demande.
4. Les autorités compétentes s'informent mutuellement et informent le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception par type et des motifs justifiant cette mesure.

Article 14bis.11

Analyses d'échantillons et contrôle spécial

1. Au plus tard trois mois après la mise en service du bateau à passagers ou, en cas de montage ultérieur de la station d'épuration de bord, après son montage et le contrôle de fonctionnement correspondant, l'autorité compétente procède à un prélèvement d'échantillon à bord du bateau à passagers en cours d'exploitation afin de vérifier que les valeurs de contrôle visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2 soient respectées.

L'autorité compétente contrôle en outre à intervalles variables le bon fonctionnement de la station d'épuration de bord en procédant à des analyses d'échantillons destinées afin de vérifier que les valeurs de contrôle fixées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2 soient respectées.

Si l'autorité constate que les valeurs des analyses d'échantillons ne respectent pas les valeurs de contrôle fixées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2, elle peut exiger :

- a) que les défauts de la station d'épuration de bord soient corrigés, de manière à garantir un fonctionnement correct ;

- b) que la conformité de la station d'épuration de bord à la réception par type soit rétablie ou
- c) que soit effectué un contrôle spécial conformément au chiffre 3.

Après la correction des défauts et la remise en conformité de la station d'épuration de bord avec les spécifications de la réception par type, l'autorité compétente peut effectuer de nouvelles analyses d'échantillons.

Si les défauts ne sont pas corrigés ou si la conformité de la station d'épuration de bord avec les spécifications de la réception par type n'est pas rétablie, l'autorité compétente pose des scellés sur la station d'épuration de bord et informe la commission de visite, laquelle porte une mention correspondante au n° 52 du certificat de visite.

2. Les analyses d'échantillons sont effectuées conformément aux normes indiquées à l'article 14bis.02, chiffre 3, tableau 2.
3. Si l'autorité compétente constate que la station d'épuration de bord présente des particularités permettant de conclure à une possible non-conformité à la réception par type, elle effectue un contrôle spécial afin de déterminer l'état actuel de la station d'épuration de bord en ce qui concerne les éléments constitutifs, le calibrage et le réglage des paramètres de la station d'épuration de bord spécifiés dans le recueil des paramètres de la station d'épuration de bord.
Si l'autorité compétente parvient à la conclusion que la station d'épuration de bord n'est pas conforme au modèle de station d'épuration de bord réceptionné, elle peut
 - a) exiger :
 - aa) que la conformité de la station d'épuration de bord soit rétablie, ou
 - bb) que la réception par type soit modifiée en conséquence, selon l'article 14bis.05 ou
 - b) demander une analyse suivant la prescription de contrôle décrite à l'annexe S.

Si la conformité n'est pas rétablie ou si la réception par type n'est pas modifiée en conséquence, ou si les analyses visées à la lettre b) ci-avant font apparaître que les valeurs limites de l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 1 ne sont pas respectées, l'autorité compétente pose des scellés sur la station d'épuration de bord et informe la commission de visite, laquelle porte une mention correspondante au n°52 du certificat de visite.

4. Les contrôles visés au chiffre 3 sont effectués sur la base de la notice du constructeur pour le contrôle des éléments constitutifs et paramètres de la station d'épuration de bord qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées. Cette notice fournie par le constructeur et approuvée par une autorité compétente doit spécifier les éléments constitutifs qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées ainsi que les réglages, critères de configuration et paramètres dont l'application et l'observation assurent durablement la conformité aux valeurs fixées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2. Elle doit comporter au minimum :
 - a) modèle de station d'épuration de bord, description de la procédure appliquée et indication relative à la présence d'une citerne de stockage des eaux usées en amont de la station d'épuration de bord ;
 - b) liste des éléments constitutifs spécifiques à l'épuration des eaux usées;
 - c) critères de conception et de configuration utilisés, exigences relatives à la configuration et réglementation ;
 - d) représentation schématique de la station d'épuration de bord avec les caractéristiques permettant l'identification sans équivoque des éléments constitutifs agréés qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées (par exemple le numéro de l'élément constitutif figurant sur les pièces).

5. Après une mise sous scellés, la remise en service d'une station d'épuration de bord ne peut avoir lieu qu'après un contrôle spécial conformément au chiffre 3, premier paragraphe.

Article 14bis.12

Autorités compétentes et Services Techniques

1. Les Etats riverains du Rhin et de Belgique notifient au Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin les noms et adresses des autorités compétentes et des Services Techniques responsables pour les tâches fixées par le présent chapitre. Les services techniques doivent satisfaire aux normes européennes relatives aux prescriptions générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais (EN ISO/CEI 17025 : 2000) et observer les exigences suivantes :
 - a) Les constructeurs de stations d'épuration de bord ne peuvent être reconnus en tant que Service Technique.
 - b) Aux fins du présent chapitre, un Service Technique peut utiliser avec l'approbation de l'autorité compétente des installations de contrôle autres que les siennes.

2. Les Services Techniques autres que ceux d'un Etat membre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin peuvent uniquement être reconnus sur recommandation de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin."

3. *L'article 15.14, chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. Les bateaux à passagers doivent être équipés de citernes de collecte des eaux usées domestiques conformément au chiffre 2 ou de stations d'épuration de bord conformément au chapitre 14bis."

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

L'indication relative au chapitre 14bis est insérée comme suit :

14bis.02 chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5	"Chapitre 14bis Valeurs limites et de contrôle et réceptions par type	N.R.T., si a) les valeurs limites et de contrôle ne dépassent pas les valeurs de l'étape II d'un facteur supérieur à 2, b) la station d'épuration de bord possède une attestation du constructeur ou d'un expert certifiant qu'elle est suffisante pour les cycles de charge typiques du bâtiment concerné, et c) elle dispose d'un plan de gestion des boues d'épuration approprié pour les conditions d'utilisation d'une station d'épuration de bord équipant un bateau à passagers"
--	---	--

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

L'indication relative au chapitre 14bis est insérée comme suit :

14bis.02 chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5	"Chapitre 14bis Valeurs limites et de contrôle et réceptions par type	N.R.T., si a) ses valeurs limites et de contrôle ne dépassent pas les valeurs de l'étape II d'un facteur supérieur à 2, b) la station d'épuration de bord possède une attestation du constructeur ou d'un expert certifiant qu'elle est suffisante pour les cycles de charge typiques du bâtiment concerné et c) elle dispose d'un plan de gestion des boues d'épuration approprié pour les conditions d'utilisation d'une station d'épuration de bord équipant un bateau à passagers	1.12.2011"
--	---	--	------------

6. Les annexes Q, R et S ci-après sont insérées après l'annexe P :

"Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe Q

(Sans objet)

Règlement de visite
Annexe R

**Stations d'épuration de bord
- Dispositions complémentaires et modèles de certificats -**

Sommaire

Partie I

Dispositions complémentaires

1. Marquage des stations d'épuration de bord
2. Contrôles
3. Contrôle de la conformité de la production

Partie II

Fiche de renseignements (Modèle)

Appendice 1 - Caractéristiques essentielles du modèle de station d'épuration de bord (Modèle)

Partie III

Certificat de réception par type (Modèle)

Appendice 1 - Résultat des essais pour la réception par type (Modèle)

Partie IV

Schéma de numérotation des réceptions par type

Partie V

Liste des réceptions par type pour les modèles de stations d'épuration de bord

Partie VI

Liste des stations d'épuration de bord fabriquées (Modèle)

Partie VII

Fiche technique des stations d'épuration de bord réceptionnées (Modèle)

Partie VIII

Recueil des paramètres de la station d'épuration de bord pour le contrôle de montage,
le contrôle intermédiaire et le contrôle spécial (Modèle)

Appendice 1 - Annexe au recueil des paramètres de la station d'épuration de bord

Partie I

Dispositions complémentaires

1. Marquage des stations d'épuration de bord

- 1.1 Toute station d'épuration de bord réceptionnée doit porter les indications suivantes (marquage) :
 - 1.1.1 La marque ou le nom du constructeur de la station d'épuration de bord,
 - 1.1.2 Le modèle de station d'épuration de bord ainsi que le numéro de série de la station d'épuration de bord,
 - 1.1.3 Le numéro de réception par type tel que décrit dans la partie IV de la présente annexe.
 - 1.1.4 L'année de construction de la station d'épuration de bord.
- 1.2 Le marquage visé au point 1.1 doit durer toute la vie utile de la station d'épuration de bord et être clairement lisible et indélébile. En cas d'utilisation d'étiquettes ou de plaques, celles-ci doivent être apposées de telle manière que, en outre, leur fixation dure toute la vie utile de la station d'épuration de bord et que les étiquettes ou les plaques ne puissent être ôtées sans être détruites ou déformées.
- 1.3 Le marquage doit être apposé sur un élément constitutif de la station d'épuration de bord nécessaire au fonctionnement normal de celle-ci et ne devant normalement pas être remplacé au cours de la vie utile de la station d'épuration de bord.
 - 1.3.1 Le marquage doit être apposé de manière à être visible sans difficulté après installation complète de la station d'épuration de bord avec tous les éléments constitutifs auxiliaires nécessaires à son fonctionnement.
 - 1.3.2 Le cas échéant, la station d'épuration de bord doit être pourvue d'une plaque amovible supplémentaire en matériau résistant portant toutes les données indiquées au point 1.1, qui doit être apposée de façon à rendre le marquage visé au point 1.1 clairement visible et facile d'accès après installation de la station d'épuration à bord du bateau.
- 1.4 Toutes les parties de la station d'épuration de bord susceptibles d'avoir une incidence sur l'épuration des eaux usées doivent être clairement marquées et identifiées.
- 1.5 L'emplacement exact du marquage visé au point 1.1 doit être indiqué dans le certificat de réception par type, point 1.

2. Contrôles

La procédure pour le contrôle de la station d'épuration de bord présentée figure à l'annexe S.

3. Appréciation de la conformité de la production

3.1 Lors de la vérification, avant que la réception ne soit accordée, de l'existence des dispositions et des procédures nécessaires à un contrôle efficace de la conformité de la production, l'autorité compétente considère que le constructeur satisfait aux conditions s'il est certifié selon la norme harmonisée EN ISO 9001 : 2008 (dont la portée couvre la production des stations d'épuration de bord concernées) ou selon une norme équivalente de certification de la qualité. Le constructeur est tenu de fournir des informations détaillées relatives à cette certification et de s'engager à informer l'autorité compétente de toute révision de la validité ou de la portée de celle-ci. Pour s'assurer que les exigences de l'article 14bis.02, chiffres 2 à 5 continuent d'être respectées, des contrôles appropriés de la production doivent être effectués.

3.2 Le titulaire de la réception par type doit :

3.2.1 veiller à l'existence de procédures de contrôle efficaces de la qualité des produits ;

3.2.2 avoir accès aux installations nécessaires au contrôle de la conformité au modèle réceptionné correspondant ;

3.2.3 veiller à ce que les données concernant les résultats de contrôles soient enregistrées et à ce que les documents annexés soient disponibles pendant une période à déterminer avec l'autorité compétente ;

3.2.4 analyser les résultats de chaque type de contrôle afin de vérifier et d'assurer la constance des caractéristiques de la station d'épuration de bord, compte tenu des variations possibles dans le processus de fabrication en série ;

3.2.5 s'assurer que tout échantillonnage de stations d'épuration de bord ou d'éléments constitutifs révélant une non-conformité au modèle d'essai considéré soit suivi d'un nouvel échantillonnage et d'un nouvel essai. Toutes les dispositions nécessaires doivent être prises pour rétablir la conformité de la production correspondante.

3.3 L'autorité compétente qui a délivré la réception par type peut vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de la conformité applicables dans chaque unité de production.

3.3.1 Lors de chaque contrôle, les registres de contrôle et de suivi de la production doivent être remis à l'inspecteur.

3.3.2 Lorsque le niveau de qualité paraît insuffisant, la procédure suivante s'applique :

3.3.2.1 Une station d'épuration de bord est choisie dans la série et soumise au contrôle au moyen de prélèvements d'échantillons durant la phase de charge normale visée à l'annexe S après une journée de fonctionnement. Les eaux usées épurées ne doivent pas dépasser les valeurs visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2, selon les procédures de test détaillées à l'annexe S.

3.3.2.2 Si la station d'épuration de bord choisie dans la série n'est pas conforme aux prescriptions du point 3.3.2.1, le constructeur peut demander que des analyses soient effectuées sur un échantillon de stations d'épuration de bord possédant les mêmes caractéristiques, prélevées dans la série et comprenant la station d'épuration de bord choisie initialement. Le constructeur fixe la dimension "n" de l'échantillon de stations en accord avec l'autorité compétente. Les stations d'épuration de bord autres que la première station d'épuration de bord choisie sont soumises à un essai au moyen d'une analyse de rejets. On calcule ensuite la moyenne arithmétique (\bar{x}) des résultats obtenus avec les stations d'épuration de bord de l'échantillon. La production de la série est jugée conforme aux dispositions si elle satisfait à la condition suivante :

$$\bar{x} + k \cdot S_i \leq L$$

Où

k: est un facteur statistique dépendant de "n" et donné par le tableau suivant :

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{sin} \geq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

S_i : $\sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$, x_i correspondant au résultat isolé obtenu avec la station i de l'échantillon

L: est la valeur limite fixée à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2, pour chaque polluant considéré ;

- 3.3.3 Si les valeurs visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2, ne sont pas respectées, un nouveau contrôle est effectué conformément au chiffre 3.3.2.1 et le cas échéant 3.3.2.2 avec un nouveau contrôle complet conformément à l'annexe S, les valeurs limites visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 1 ne devant dans ce cas être dépassées ni pour l'échantillon homogénéisé, ni pour l'échantillon.
- 3.3.4 L'autorité compétente effectuera des contrôles sur des stations d'épuration de bord partiellement ou complètement opérationnelles selon les indications du constructeur.
- 3.3.5 La fréquence normale des contrôles de la conformité de la production susceptibles d'être effectués par l'autorité compétente sera annuelle. Si les exigences du point 3.3.3 ne sont pas respectées, l'autorité compétente doit veiller à ce que toutes les mesures nécessaires soient prises pour rétablir la conformité de la production aussi rapidement que possible.

RVBR
Annexe R, Partie II
(Modèle)

Partie II
Fiche de renseignements n^{o(1)} . . .
pour la réception par type de stations d'épuration de bord
destinées à être installées à bord de bâtiments de la navigation rhénane

Modèle de station d'épuration de bord :

0. Généralités

0.1 Marque du constructeur (nom du constructeur) :

0.2 Appellation du constructeur donnée au modèle de station d'épuration de bord :

0.3 Code de type du constructeur apposé sur la station d'épuration de bord :

0.4 Nom et adresse du constructeur :

Nom et adresse du représentant agréé du constructeur le cas échéant :

0.5 Emplacement, code et méthode d'apposition du numéro de série de la station d'épuration de bord :

0.6 Emplacement et méthode d'apposition du numéro de réception par type :

0.7 Adresse(s) de l'usine (des usines) de montage :

Appendices

1. Caractéristiques essentielles du modèle de station d'épuration de bord
2. Critères de conception et de configuration utilisés, exigences relatives à la configuration et réglementation
3. Représentation schématique des stations d'épuration de bord avec liste des éléments
4. Représentation schématique de la station d'épuration de bord testée avec liste des éléments
5. Schéma de l'installation électrique (schéma détaillé)
6. Déclaration certifiant que toutes les exigences concernant la sécurité mécanique, électrique et technique de stations d'épuration d'eaux usées ainsi que les exigences relatives à la sécurité du bateau sont respectées.

⁽¹⁾ Numéro de la fiche de renseignements attribué par l'autorité compétente.

7. Caractéristiques des éléments constitutifs du bâtiment qui sont liées à la station d'épuration de bord (le cas échéant)
8. Notice du constructeur pour le contrôle des éléments constitutifs et paramètres de la station d'épuration de bord qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées conformément à l'article 14bis.01, chiffre 10
9. Photographies de la station d'épuration de bord
10. Principes de fonctionnement⁽²⁾
 - 10.1 Indications relatives à l'exploitation manuelle de la station d'épuration de bord
 - 10.2 Indications relatives à la gestion des surplus de boue (intervalles de dépôt)
 - 10.3 Indications relatives à la maintenance et à la réparation
 - 10.4 Indications relatives au comportement de la station d'épuration de bord en mode stand-by
 - 10.5 Indications relatives au comportement de la station d'épuration de bord en mode urgence
 - 10.6 Indications relatives aux processus d'arrêt graduel, d'arrêt total et de remise en service de la station d'épuration de bord
 - 10.7 Indications relatives aux exigences concernant le prétraitement des eaux usées provenant de cuisines
11. Autres installations (inscrire ici le cas échéant les installations supplémentaires)

Date, signature du constructeur de la station d'épuration de bord

.....

⁽²⁾ Modes opérationnels

Pour le contrôle sont définis les modes opérationnels suivantes :

- a) Mode Stand-By : Il s'agit d'un mode Stand-By lorsque la station d'épuration de bord est en fonctionnement mais n'est pas alimentée en eaux usées depuis plus d'un jour. Le mode Stand-By de la station d'épuration de bord peut par exemple survenir si le bateau à passagers n'est pas exploité durant un certain temps et demeure à l'arrêt à l'aire de stationnement.
- b) Mode urgence : Il s'agit d'un mode urgence si différents éléments de la station d'épuration de bord sont hors-service, de sorte que les eaux usées ne peuvent pas être traitées comme prévu.
- c) Mode arrêt graduel, arrêt total et remise en service : Les modes arrêt graduel, arrêt total et remise en service sont utilisés lorsque la station d'épuration de bord est mise à l'arrêt pour une longue période (interruption hivernale) et que son alimentation électrique est suspendue, puis lorsque la station d'épuration de bord est remise en service en début de saison.

Annexe R, Partie II, Appendice 1
(Modèle)

Caractéristiques essentielles du modèle de station d'épuration de bord

- 1. Description de la station d'épuration de bord**
 - 1.1 Constructeur :
 - 1.2 Numéro de série de la station d'épuration de bord :
 - 1.3 Mode de traitement : biologique / physico-chimique⁽¹⁾
 - 1.4 Citerne de stockage des eaux usées installé en amont oui ... m³ / non ⁽¹⁾

- 2. Critères de conception et de configuration (y compris les instructions spécifiques de montage ou les restrictions d'utilisation)**
 - 2.1
 - 2.2

- 3. Valeurs de la station d'épuration de bord**
 - 3.1 Débit journalier maximal en eaux usées Qj (m³/j) :
 - 3.2 Charge polluante journalière sous la forme d'une charge DBO₅ (kg/j):

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles.

Partie III

Certificat de réception par type

Cachet de l'autorité compétente

N° de la réception par type : **N° de l'extension :**

Communication concernant

- délivrance/extension/refus/retrait⁽¹⁾ d'une réception

pour un modèle de station d'épuration de bord conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

Motifs de l'extension (le cas échéant) :

Section I

0. Généralités

0.1 Marque du constructeur (nom du constructeur) :

0.2 Appellation du constructeur donnée au modèle de station d'épuration de bord :

0.3 Code de type du constructeur apposé sur la station d'épuration de bord :

Emplacement :

Méthode d'apposition :

0.4 Nom et adresse du constructeur :

Nom et adresse du représentant agréé du constructeur le cas échéant :

0.5 Emplacement, code et méthode d'apposition du numéro de série de la station d'épuration de bord :

0.6 Emplacement et méthode d'apposition du numéro de réception par type :

0.7 Adresse(s) de l'usine (des usines) de montage :

⁽¹⁾ Biffer les mentions inutiles.

Section II

- 1. Restriction d'utilisation de la station d'épuration de bord le cas échéant :
- 1.1 Conditions particulières à respecter lors de l'installation de la station d'épuration à bord du bâtiment :
- 1.1.1
- 1.1.2
- 2. Service Technique chargé des essais de réception⁽¹⁾ :
.....
.....
- 3. Date du compte rendu de contrôle :
- 4. Numéro du compte rendu de contrôle :
- 5. Le soussigné certifie par la présente que la description de la station d'épuration de bord ci-dessus contenue dans la fiche de renseignements annexée est exacte et que les résultats des essais en annexe ont été obtenus conformément à l'annexe S du règlement de visite des bateaux du Rhin et sont applicables à ce modèle de station d'épuration de bord. Les échantillons de stations d'épuration de bord ont été sélectionnés par le constructeur avec l'accord de l'autorité compétente et soumis par le constructeur comme représentant le modèle de station d'épuration de bord⁽²⁾.

La réception par type est délivrée / étendue / refusée / retirée⁽²⁾ :

Lieu :

Date :

Signature :

Annexes : Dossier constructeur
Résultats des contrôles (Cf. appendice 1)

⁽¹⁾ Si les contrôles sont effectués par l'autorité compétente elle-même, indiquer "sans objet".

⁽²⁾ Biffer les mentions inutiles.

RVBR
Annexe R, Partie III, Appendice 1
 (Modèle)

Résultat des essais pour la réception par type

0. Généralités

0.1 Marque du constructeur (nom du constructeur) :

0.2 Appellation du constructeur donnée au modèle de station d'épuration de bord :

1. Informations relatives au déroulement du (des) contrôle(s)⁽¹⁾

1.1 Valeurs à l'entrée

1.1.1 Débit journalier en eaux usées Q_j (m³/j) :

1.1.2 Charge polluante journalière sous la forme d'une charge DBO₅ (kg/j) :

1.2 Performances d'épuration

1.2.1 Analyse des valeurs en sortie

Analyse des valeurs **DBO₅** en sortie (mg/l)

Lieu	Type d'échantillon	Nombre d'échantillons respectant la limite imposée en sortie	Min	Max		Moyenne
				Valeur	Mode	
Entrée	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée	Échantillons ponctuels	---				
Sortie	Échantillons ponctuels					

Analyse des valeurs **DCO** en sortie (mg/l)

Lieu	Type d'échantillon	Nombre d'échantillons respectant la limite imposée en sortie	Min	Max		Moyenne
				Valeur	Mode	
Entrée	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée	Échantillons ponctuels	---				
Sortie	Échantillons ponctuels					

⁽¹⁾ A Indiquer pour chaque station d'épuration de bord en cas de plusieurs cycles d'essais.

Analyse des valeurs **COT** en sortie (mg/l)

Lieu	Type d'échantillon	Nombre d'échantillons respectant la limite imposée en sortie	Min	Max		Moyenne
				Valeur	Mode	
Entrée	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée	Échantillons ponctuels	---				
Sortie	Échantillons ponctuels					

Analyse des valeurs **MES** en sortie (mg/l)

Lieu	Type d'échantillon	Nombre d'échantillons respectant la limite imposée en sortie	Min	Max		Moyenne
				Valeur	Mode	
Entrée	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée	Échantillons ponctuels	---				
Sortie	Échantillons ponctuels					

1.2.2 Performance d'épuration (performance d'élimination)

Paramètres	Type d'échantillon	Min	Max	Moyenne
DBO ₅	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
DBO ₅	Échantillons ponctuels			
DCO	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
DCO	Échantillons ponctuels			
COT	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
COT	Échantillons ponctuels			
MES	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
MES	Échantillons ponctuels			

1.3 Autres paramètres mesurés

1.3.1 Paramètres complémentaires pour l'entrée et la sortie :

Paramètres	Entrée	Sortie
valeur pH		
conductivité		
température des phases liquides		

1.3.2 Les paramètres de fonctionnement ci-après – le cas échéant - doivent être relevés durant les prélèvements d'échantillons

Concentration de l'oxygène dissous dans le bioréacteur	
Teneur en matière sèche dans le bioréacteur	
Température dans le bioréacteur	
Température ambiante	

1.3.3 Autres paramètres de fonctionnement en fonction de la notice d'utilisation du constructeur

.....
.....
.....
.....

1.4 Autorité compétente ou Service Technique

Lieu, date :

Signature :

Partie IV

Schéma de numérotation des réceptions par type

1. Système

Le numéro se compose de 4 sections séparées les unes des autres par le signe "*".

Section 1 : La lettre majuscule "R", suivies du numéro d'identification de l'Etat dans lequel a été délivré le certificat :

1	=	pour l'Allemagne	18	=	pour le Danemark
2	=	pour la France	19	=	pour la Roumanie
3	=	pour l'Italie	20	=	pour la Pologne
4	=	pour les Pays-Bas	21	=	pour le Portugal
5	=	pour la Suède	23	=	pour la Grèce
6	=	pour la Belgique	24	=	pour l'Irlande
7	=	pour la Hongrie	26	=	pour la Slovénie
8	=	pour la République tchèque	27	=	pour la Slovaquie
9	=	pour l'Espagne	29	=	pour l'Estonie
11	=	pour le Royaume-Uni	32	=	pour la Lettonie
12	=	pour l'Autriche	34	=	pour la Bulgarie
13	=	pour le Luxembourg	36	=	pour la Lituanie
14	=	pour la Suisse	49	=	pour Chypre
17	=	pour la Finlande	50	=	pour Malte

Section 2 : Indication du niveau d'exigence. On peut partir du principe que les exigences relatives aux performances d'épuration seront plus restrictives à l'avenir. Les différents niveaux d'exigence sont indiqués en chiffres romains. Le niveau d'exigence de base est indiqué par le chiffre I.

Section 3 : Un numéro d'ordre composé de quatre chiffres (le cas échéant, commençant par des zéros), pour le numéro du certificat de base. La numérotation commence par 0001.

Section 4 : Un numéro d'ordre composé de deux chiffres (le cas échéant, commençant par un zéro), pour l'extension. La numérotation commence par 01 pour chaque numéro du certificat de base.

2. Exemples

- a) Troisième réception par type accordée par les Pays-Bas conformément à l'étape I (sans extension à ce jour) :

R 4*I*0003*00

- b) Deuxième extension de la quatrième réception par type accordée par l'Allemagne conformément à l'étape II :

R 1*II* 0004*02

Partie V

Liste des réceptions par type pour les modèles de stations d'épuration de bord

Cachet de l'autorité compétente

Liste n° :

Période du au

1	2	3	4	5	6	7
Marque du constructeur) ⁽¹⁾	Appellation du constructeur ⁽¹⁾	Numéro de la réception par type	Date de la réception par type	Extension, refus, retrait ⁽²⁾	Motif de l'extension, du refus ou du retrait	Date de l'extension, du refus ou du retrait ⁽²⁾

⁽¹⁾ Conformément au certificat de réception par type.

⁽²⁾ Compléter.

Partie VI

Liste des stations d'épuration de bord fabriquées

Cachet de l'autorité compétente

Liste n° :

Couvrant la période de : à :

Les informations suivantes relatives aux modèles de stations d'épuration de bord et numéros de réception par type seront indiquées pour toute fabrication intervenue au cours de la période précitée conformément aux dispositions du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin :

Marque du constructeur (nom du constructeur) :

Appellation du modèle de station d'épuration de bord :
.....

Numéro de réception par type :

Date de délivrance :

Date de la première délivrance (dans le cas d'extension) :

Numéro de série :	... 001	... 001	... 001
	... 002	... 002	... 002
	.	.	.
	.	.	.
	.	.	.
 m p q

Partie VII

Fiche technique pour les stations d'épuration de bord réceptionnées

Cachet de l'autorité compétente

					Valeurs de référence de la station d'épuration de bord				Performances d'épuration					
N° d'ordre	Date de réception par type	Numéro de réception par type	Marque du constructeur	Modèle de station d'épuration de bord	Débit journalier en eaux usées Qj (m³/j)	Charge polluante journalière sous la forme d'une charge DBO ₅ (kg/j)			DBO ₅		DCO		COT	
									Echantil- lon de prélè- vements sur 24 h	Echantil- lon	Echantil- lon de prélè- vements sur 24 h	Echantil- lon	Echantil- lon de prélè- vements sur 24 h	Echantillon

Partie VIII

Recueil des paramètres de la station d'épuration de bord pour le contrôle spécial

1. Généralités

1.1 Indications relatives à la station d'épuration de bord

1.1.1 Marque du constructeur :

1.1.2 Appellation du modèle de station :
.....

1.1.3 Numéro de la réception par type :

1.1.4 Numéro de série de la station d'épuration de bord :
.....

1.2 Documentation

La station d'épuration de bord doit être contrôlée. Les résultats du contrôle doivent être documentés. La documentation se compose de formulaires distincts individuellement numérotés et signés par le contrôleur et devant être agrafés au présent recueil.

1.3 Contrôle

Le contrôle doit être effectué sur la base de la notice du constructeur pour le contrôle des éléments constitutifs et paramètres de la station d'épuration de bord qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées conformément à l'article 14bis.11, chiffre 10. Le contrôleur est libre, au cas par cas, de renoncer au contrôle de certaines parties ou de certains paramètres de la station d'épuration de bord lorsque ceci est justifié.

Lors du contrôle doit être effectuée au minimum un prélèvement d'échantillon. Les résultats de l'analyse de l'échantillon doivent être comparés aux valeurs limites et de contrôle visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2.

1.4 Le présent compte rendu comporte au total⁽¹⁾ pages, pièces jointes incluses.

⁽¹⁾ A compléter par la personne ayant effectué le contrôle.

2. Paramètres

Il est attesté par le présent document que la station d'épuration de bord contrôlée ne s'écarte pas de manière non admissible des paramètres prescrits et que les valeurs de contrôle pour le fonctionnement visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableau 2 ne sont pas dépassées.

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :
.....
.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Contrôle reconnu par

Autorité compétente :

.....

.....

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :
.....
.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Contrôle reconnu par

autorité compétente :

.....

.....

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

.....
.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Contrôle reconnu par

Autorité compétente :

.....
.....

Lieu et date:

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

RVBR

Annexe R, Partie VIII, Appendice 1
(Modèle)

Annexe au recueil des paramètres de la station d'épuration de bord

Nom du bateau : Numéro européen unique d'identification
des bateaux :

Constructeur : Modèle de station
d'épuration de bord :
Marque du constructeur, Marque de commercialisation/Désignation commerciale du constructeur (Désignation du constructeur)

N° de réception par type : Année de
construction de la
station d'épuration
de bord :

N° de série de la station
d'épuration de bord : Lieu du
montage:
(Numéro de série)

La station d'épuration de bord et ses éléments constitutifs déterminants pour l'épuration des eaux usées ont été identifiés au moyen de la plaque de marquage.

Le contrôle a été effectué sur la base de la notice du constructeur pour le contrôle des éléments constitutifs et paramètres de la station d'épuration de bord qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées.

A. Contrôle des éléments constitutifs

Les éléments constitutifs supplémentaires déterminants pour l'épuration des eaux usées qui sont mentionnés dans la Notice du constructeur pour le contrôle des éléments constitutifs et paramètres de la station d'épuration de bord qui sont déterminants pour l'épuration des eaux usées ou dans la partie II, appendice 4, doivent être indiqués.

Élément constitutif	Numéro de l'élément constitutif relevé	Conformité ⁽¹⁷⁾		
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Sans objet

⁽¹⁷⁾ Cocher la case correspondante.

B. Résultats de l'analyse des échantillons

Paramètres	Valeur relevée	Conformité ⁽¹⁸⁾	
DBO ₅		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
DCO		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
COT ⁽¹⁹⁾		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

C. Remarques

(Les réglages, modifications ou changements non conformes suivants ont été constatés sur la station d'épuration de bord installée)

Nom de l'inspecteur : _____

Lieu et date : _____

Signature : _____

⁽¹⁸⁾ Cocher la case correspondante.

⁽¹⁹⁾ Le COT sera contrôlé à partir de l'étape II des valeurs limites du tableau 2 à l'article 14bis.02, chiffre 2.

**Stations d'épuration de bord
- Procédure de contrôle -**

1. Généralités

1.1 Bases

La prescription de contrôle permet de vérifier que les stations d'épuration de bord conviennent pour une utilisation à bord de bateaux à passagers de la navigation intérieure. Dans le cadre de cette procédure, le procédé et la technique d'épuration retenus sont examinés et agréés sur la base d'une station d'essai. La conformité entre la station d'essai et les stations d'épuration de bord installées ultérieurement est garantie par l'application de critères de conception et de configuration identiques.

1.2 Responsabilité et lieu de l'essai

La station d'essai représentative d'une série de stations d'épuration de bord doit être contrôlée par un Service Technique. Les conditions de contrôle du Service Technique relèvent de la responsabilité dudit service et doivent être conformes aux conditions définies ci-après.

1.3 Documents à fournir

Le contrôle est effectué sur la base de la fiche de renseignements visée à l'annexe R, partie II.

1.4 Exigences relatives aux performances de la station d'épuration de bord

Les stations d'épuration de bord doivent être conçues et réalisées de manière à ce que les valeurs limites visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 ne soient pas dépassées à leur sortie.

2. Mesures préparatoires pour la réalisation du contrôle

2.1 Généralités

Avant le début du contrôle, le constructeur doit mettre à la disposition du Service Technique conformément à l'annexe R, partie II, les spécifications techniques relatives à la construction et aux procédés utilisés par la station d'essai, y compris un jeu complet de croquis et de résultats de calculs ainsi que des indications exhaustives concernant le montage, le fonctionnement et la maintenance de la station d'épuration de bord. Le constructeur doit également fournir au Service Technique des indications relatives à la sécurité mécanique, électrique et technique de la station d'épuration de bord soumise à l'essai.

2.2 Montage et mise en service

En vue de l'essai, le constructeur doit assurer le montage de la station d'essai conformément aux conditions de montage prévues pour une utilisation à bord d'un bateau à passagers. Il incombe au constructeur d'assembler et de mettre en service la station d'épuration de bord avant l'essai. La mise en service doit être effectuée conformément à la notice d'utilisation fournie par le constructeur et elle doit être vérifiée par le Service Technique.

2.3 Période de mise en service

Il incombe au constructeur d'informer le Service Technique de la durée nominale exprimée en semaines de la période de mise en service jusqu'au fonctionnement normal de la station d'épuration de bord. Le constructeur indique à partir de quel moment la période de mise en service est achevée et quand l'essai peut débiter.

2.4 Valeurs concernant les eaux usées entrantes

Aux fins du contrôle de la station d'essai, des eaux usées domestiques brutes doivent être utilisées. Les valeurs concernant les concentrations polluantes dans les eaux usées entrantes sont spécifiées dans la documentation de configuration fournie par le constructeur conformément à l'annexe R, partie II, par le ratio de la teneur en matières organiques en tant que charge DBO_5 en kg/j et par le débit en eaux usées de Q_j en m^3/j . Les valeurs pour les eaux usées entrantes doivent être réglées en conséquence par le Service Technique.

Formule 1 - Calcul des valeurs caractérisant les eaux usées entrantes

$$C_{DBO_5, Moyenne} = \frac{DBO_5 \left[\frac{kg}{j} \right]}{Q_d \left[\frac{m^3}{j} \right]}$$

Si le calcul effectué suivant la formule 1 aboutit à une concentration moyenne en DBO₅ inférieure à $C_{DBO_5, Moyenne} = 500 \text{ mg/l}$, il faut prévoir une concentration moyenne en DBO₅ au minimum de 500 mg/l pour les eaux usées entrantes.

Le Service Technique n'est pas autorisé à prétraiter par un dispositif de broyage les eaux usées brutes qui alimentent la station d'épuration de bord. Le retrait (notamment par tamisage) du sable est toutefois autorisé.

3. Procédure de contrôle

3.1 Modes de charge et alimentation hydraulique de la station d'épuration de bord

La durée de l'essai est de 30 jours. La station d'essai est alimentée sur le banc d'essai en eaux usées domestiques conformes aux valeurs de charge spécifiées dans le tableau 1. Plusieurs modes de charge sont testés. Le déroulement du contrôle comporte des périodes de fonctionnement en mode charge normale et des périodes en modes de charge spéciaux, surcharge, sous-charge et stand-by. La durée des essais dans les différents modes (nombre de jours) est spécifiée dans le tableau 1. La charge hydraulique moyenne journalière pour les modes de charge correspondants est spécifiée dans le tableau 1. La concentration polluante moyenne, à régler conformément au chiffre 2.4, doit demeurer stable.

Tableau 1 : Réglage de la charge et durée de l'essai pour les modes de charge

Mode	Durée de l'essai en jours	Charge hydraulique journalière	Concentration polluante
Charge normale	20 jours	Q_j	C_{DBO_5} conformément au chiffre 2.4
Surcharge	3 jours	$1,25 Q_j$	C_{DBO_5} conformément au chiffre 2.4
Sous-charge	3 jours	$0,5 Q_j$	C_{DBO_5} conformément au chiffre 2.4
Stand By	4 jours	jour 1 et jour 2 . $Q_j = 0$ jour 3 et jour 4 . Q_j	C_{DBO_5} conformément au chiffre 2.4

Les périodes d'essai correspondant aux modes de charge spéciaux "surcharge", "sous-charge" et "stand-by" doivent être réalisées sans interruption et la période en mode de charge normale doit être divisée en plusieurs séquences. L'essai doit être débuté et achevé par une séquence en charge normale de 5 jours consécutifs au minimum.

En fonction du mode de fonctionnement choisi, des paramètres journaliers doivent être réglés pour l'alimentation hydraulique de la station d'épuration de bord. Le choix des diagrammes journaliers de répartition horaire des débits pour l'alimentation hydraulique de la station d'épuration de bord est effectué suivant le concept de fonctionnement de celle-ci. Une distinction est faite entre les stations d'épuration de bord nécessitant ou non l'installation d'une citerne de stockage des eaux usées en amont. Les diagrammes d'alimentation (diagrammes journaliers de répartition) sont précisés en figure 1 et figure 2.

Un débit horaire régulier doit être assuré à l'entrée sur toute la durée. Le débit moyen horaire en eaux usées $Q_{h, \text{Moyen}}$ correspond à 1/24 de la charge hydraulique journalière conformément au tableau 1. Le débit d'alimentation doit être mesuré de manière continue par le Service Technique. Le diagramme journalier de répartition horaire des débits doit être respecté avec une marge d'écart de $\pm 5\%$ au maximum.

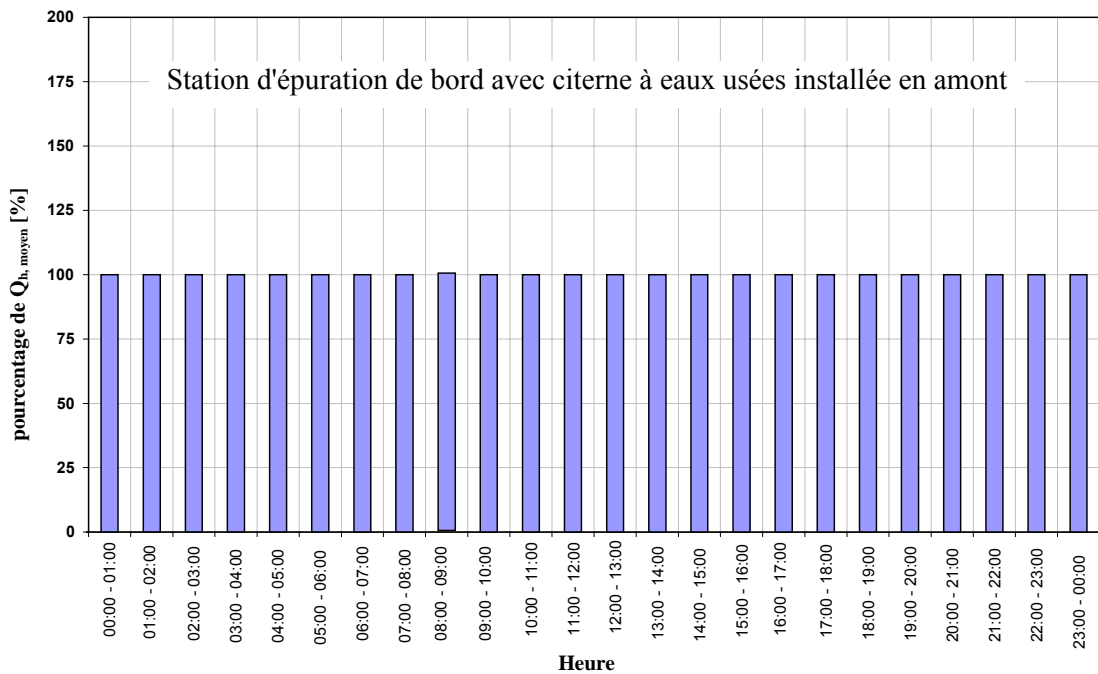


Figure 1 : Diagramme journalier pour l'alimentation de stations d'épuration de bord avec une citerne de stockage des eaux usées installée en amont

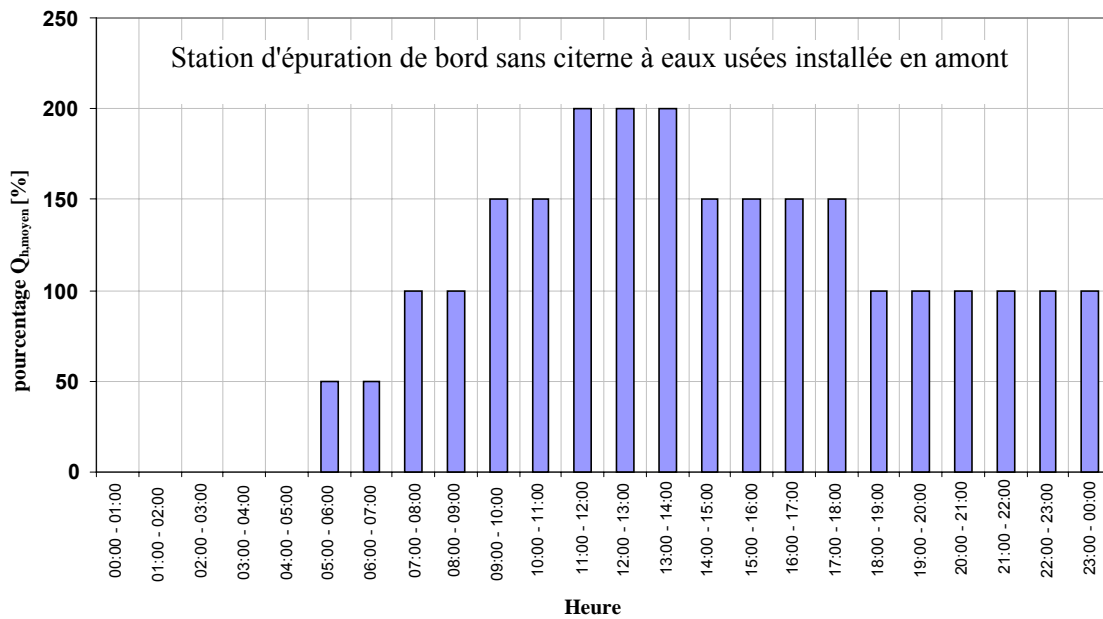


Figure 2 : Diagramme journalier pour l'alimentation de stations d'épuration de bord sans citerne de stockage des eaux usées installée en amont

3.2 Interruption ou arrêt de l'essai

Une interruption de l'essai peut s'avérer nécessaire, si la station d'essai ne fonctionne plus correctement suite à une coupure d'électricité ou à la panne de l'un de ses éléments constitutifs ou d'un composant. L'essai peut être interrompu jusqu'à ce que la réparation soit effectuée. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de renouveler l'intégralité des essais mais uniquement l'essai concernant le mode de charge au cours de laquelle la panne est survenue.

Après une deuxième interruption, il incombe au Service Technique de décider si l'essai peut être poursuivi ou doit être arrêté. Cette décision doit être motivée et documentée dans le compte rendu de contrôle. En cas d'arrêt total du contrôle, le contrôle doit être intégralement renouvelé.

3.3 Vérifications concernant les performances d'épuration et l'observation des valeurs limites en sortie.

Le Service Technique doit prélever des échantillons à l'entrée de la station d'essai afin de les analyser et de confirmer leur conformité aux valeurs spécifiées pour les eaux entrantes. Afin de mesurer les performances d'épuration et le respect des valeurs limites exigées en sortie, des échantillons d'eau usée doivent être prélevés en sortie de la station d'essai et analysés. Les échantillons prélevés sont des échantillons ponctuels et des échantillons homogénéisés sur 24 heures. Pour les échantillons prélevés sur 24 heures, il peut s'agir de prélèvements proportionnels au débit ou à la durée. La nature de l'échantillon homogénéisé sur 24 heures doit être spécifiée par le Service Technique. Les prélèvements d'échantillons en entrée et en sortie doivent être effectués simultanément et de manière identique.

Afin de décrire et de présenter le contexte et les conditions du contrôle, les paramètres suivants doivent être enregistrés pour l'entrée et la sortie en plus des paramètres de contrôle DBO₅, DCO et COT⁽²⁰⁾ :

- a) matières en suspension (MES)
- b) valeur pH
- c) conductivité
- d) température des phases liquides

Le nombre des contrôles est variable pour les différents modes de charge, ce nombre est spécifié dans le tableau 2. Le nombre des prélèvements d'échantillons concerne à la fois l'entrée et la sortie de la station d'essai.

Tableau 2 : Exigences relatives au nombre et à la périodicité des prélèvements d'échantillons à entrée et en sortie de la station d'essai

Mode de charge	Durée de l'essai en jours	Nombre de prélèvements d'échantillons	Exigences relatives à la périodicité des prélèvements d'échantillons
Charge normale	20 jours	Échantillon homogénéisé sur 24 heures 8 Échantillons ponctuels 8	Les prélèvements d'échantillons doivent être répartis de manière régulière dans le temps.
Surcharge	3 jours	Échantillon homogénéisé sur 24 heures 2 Échantillons ponctuels 2	Les prélèvements d'échantillons doivent être répartis de manière régulière dans le temps.
Sous-charge	3 jours	Échantillon homogénéisé sur 24 heures 2 Échantillons ponctuels 2	Les prélèvements d'échantillons doivent être répartis de manière régulière dans le temps.
Stand By	4 jours	Échantillon homogénéisé sur 24 heures 2 Échantillons ponctuels 2	Échantillon homogénéisé sur 24 heures : Début du prélèvement d'échantillons à l'activation de l'alimentation puis 24 heures après. Échantillon ponctuel : 1 heure après l'activation de l'alimentation, puis 24 heures après.
Nombre total des échantillons homogénéisés sur 24 heures : 14 Nombre total des échantillons ponctuels : 14			

Les paramètres de fonctionnement ci-après doivent également être relevés durant les prélèvements d'échantillons s'il y a lieu :

- a) concentration de l'oxygène dissous dans le bioréacteur
- b) teneur en matière sèche dans le bioréacteur
- c) température dans le bioréacteur
- d) température ambiante
- e) autres paramètres de fonctionnement en fonction de la notice d'utilisation du constructeur.

⁽²⁰⁾ Le paramètre COT est contrôlé à partir de l'étape II des valeurs limites du tableau 1 de l'article 14bis.02, chiffre 2.

3.4 Analyse des résultats

Afin de documenter les performances d'épuration constatées et le contrôle du respect des valeurs limites en sortie, le résultat minimum (Min), le résultat maximal (Max) et la valeur arithmétique moyenne (valeur moyenne) doivent être indiquées pour les paramètres de contrôle DBO₅, DCO et COT ainsi que pour le paramètre MES :

Le mode de charge doit également être indiqué pour la valeur maximale des échantillons. Les analyses doivent être réalisées conjointement pour tous les modes de charge. Les résultats doivent être présentés conformément au tableau ci-après :

Tableau 3bis : Exigences relatives au traitement statistique des données relevées – Présentation des résultats pour la documentation de l'observation des valeurs limites en sortie

Paramètres	Type d'échantillon	Nombre d'échantillons respectant la limite imposée en sortie	Valeur moyenne	Min	Max	
					Valeur	Mode
Entrée DBO ₅	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie DBO ₅	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée DBO ₅	Échantillons ponctuels	---				
Sortie DBO ₅	Échantillons ponctuels					
Entrée DCO	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie DCO	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée DCO	Échantillons ponctuels	---				
Sortie DCO	Échantillons ponctuels					
Entrée COT	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie COT	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée COT	Échantillons ponctuels	---				
Sortie COT	Échantillons ponctuels					
Entrée MES	Échantillons homogénéisés sur 24 heures	---				
Sortie MES	Échantillons homogénéisés sur 24 heures					
Entrée MES	Échantillons ponctuels	---				
Sortie MES	Échantillons ponctuels					

Tableau 3ter : Exigences relatives au traitement statistique des données relevées –
Présentation des résultats pour la documentation de la performance d'épuration

Paramètres	Type d'échantillon	Valeur moyenne	Min	Max
Performance d'élimination DBO ₅	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
Performance d'élimination DBO ₅	Échantillons ponctuels			
Performance d'élimination DCO	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
Performance d'élimination DCO	Échantillons ponctuels			
Performance d'élimination COT	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
Performance d'élimination COT	Échantillons ponctuels			
Performance d'élimination MES	Échantillons homogénéisés sur 24 heures			
Performance d'élimination MES	Échantillons ponctuels			

Les autres paramètres du chiffre 3.3, lettres b) à d), ainsi que les paramètres de fonctionnement au sens du chiffre 3.3 doivent être présentés sous forme d'un tableau avec indication du résultat minimum (Min), du résultat maximum (Max) et de la moyenne arithmétique (Valeur moyenne).

3.5 Observation des exigences du chapitre 14bis

Les valeurs limites visées à l'article 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2, sont réputées observées si, pour chaque paramètre DCO, DBO₅ et COT :

- a) les valeurs moyennes de l'ensemble des 14 prélèvements d'échantillons en sortie
 - b) au minimum 10 parmi les 14 prélèvements d'échantillons en sortie
- ne dépassent pas les valeurs limites prescrites pour les échantillons homogénéisés sur 24 heures et pour les échantillons ponctuels.

3.6 Fonctionnement et entretien durant le contrôle

La station d'épuration de bord contrôlée doit être exploitée suivant les indications du constructeur durant toute la durée de l'essai. Les contrôles et entretiens de routine doivent être effectués suivant la notice d'utilisation et d'entretien du constructeur. Les boues résiduelles qui résultent du processus biologique d'épuration ne peuvent être retirées de la station d'épuration de bord que si ceci est expressément stipulé par le constructeur dans la notice d'utilisation et d'entretien de la station d'épuration de bord. Toutes les interventions concernant la maintenance doivent être enregistrées par le Service Technique et documentées dans son compte-rendu de contrôle. L'accès à la station d'essai doit être interdit à toute personne non autorisée durant toute la durée de l'essai.

3.7 Analyse des échantillons / procédure d'analyse

Les paramètres à prendre en compte doivent être analysés en application des procédures normalisées agréées. La procédure normalisée retenue doit être indiquée.

4. Compte rendu de contrôle

4.1 Le Service Technique est tenu de réaliser un compte rendu de contrôle sur l'essai de type effectué. Ce compte-rendu doit comporter au minimum les indications suivantes :

- a) Spécifications concernant la station d'épuration de bord contrôlée, telles que le modèle, les indications relatives à la charge polluante journalière nominale et les bases de configuration utilisées par le constructeur ;
- b) Indications relatives à la conformité de la station d'épuration de bord contrôlée à la documentation mise à disposition avant le contrôle ;
- c) Indications relatives aux différents résultats des mesures ainsi qu'à l'analyse des performances d'épuration et au respect des valeurs limites exigées en sortie ;
- d) Précisions concernant le prélèvement des excès de boues, telles que la fréquence de prélèvement et le volume prélevé ;
- e) Indications concernant toutes les interventions opérationnelles, d'entretien et de réparation effectuées durant le contrôle ;
- f) Indications relatives à toutes les détériorations de qualité et interruptions du contrôle survenues durant le contrôle de la station d'épuration de bord ;
- g) Indications relatives à des problèmes constatés durant le contrôle ;
- h) Liste des personnes responsables qui sont intervenues durant l'essai de type de la station d'épuration de bord, avec indication de leur nom et de leur fonction ;
- i) Nom et adresse du laboratoire qui a été chargé d'analyser les échantillons d'eau ;
- j) Méthodes appliquées pour les analyses.

Exemples pour le déroulement des contrôles

Exemple 1



Exemple 2



Annexe S, Appendice 2

Remarques concernant la détermination de la demande biochimique en oxygène après 5 jours (DBO₅) dans des échantillons sur 24 h

Les normes européennes ISO 5815-1 et 5815-2 : 2003 prescrivent que, pour la détermination de la demande biochimique en oxygène après 5 jours, les échantillons d'eau doivent être conservés dès le prélèvement d'échantillons dans une bouteille remplie à ras bord, fermée de manière étanche et à une température comprise entre le 0 et 4 °C, jusqu'à la réalisation de l'analyse. La détermination de la valeur en DBO₅ doit être entamée dès que possible ou dans un délai de 24 heures après la fin du prélèvement d'échantillons.

Afin d'éviter le processus biochimique de dégradation dans l'échantillon homogénéisé de 24 heures, la température de l'échantillon d'eau est abaissée à une température de 4 °C au maximum durant le prélèvement d'échantillons et l'échantillon est conservé à cette température jusqu'à la fin du prélèvement d'échantillons.

Des appareils de prélèvement d'échantillons correspondants sont disponibles sur le marché."

PROTCOLE 28

Amendements définitifs du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis)

1. La Commission Centrale a adopté pour la première fois en 1995 des exigences techniques applicables aux bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m. Elle a abrogé les prescriptions en l'an 2000 afin de les remplacer par des prescriptions plus exigeantes au moyen d'une prescription de caractère temporaire. En 2001, elle a introduit des exigences techniques particulières applicables aux bâtiments de cette longueur qui sont autorisés à naviguer en amont de Mannheim. Ces prescriptions ont fait leurs preuves et sont à présent incorporées définitivement dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR).
2. Par sa résolution 1999-III-20, la Commission Centrale a chargé son Comité du règlement de visite d'examiner la possibilité d'incorporer les dispositions du chapitre 22bis aux chapitres existants du Règlement de visite des bateaux du Rhin et de soumettre le cas échéant une proposition. Le Comité du règlement de visite estime que cette incorporation ne serait guère pertinente actuellement, les prescriptions applicables aux bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m se distinguant notablement de celles applicables aux autres bâtiments, en particulier en ce qui concerne les exigences relatives à la stabilité. L'effort considérable qu'implique une telle incorporation pourrait être justifié si la systématique des prescriptions relatives à la stabilité devait être harmonisée pour tous les bateaux à marchandises exploités sur le Rhin.
3. En amont de cette décision, le Comité du règlement de visite a constaté que les exigences relatives à la stabilité introduites par la prescription de caractère temporaire étaient imprécises et ne pouvaient être appliquées en l'état. Le groupe de travail du règlement de visite a élaboré une proposition de modification des exigences relatives à la stabilité. Celles-ci sont incorporées en tant qu'article 22bis.04 au chapitre 22bis ci-annexé.

4. Le résultat de l'évaluation de l'article 22bis.04 conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après. Une évaluation des autres prescriptions n'est pas nécessaire, celles-ci n'ayant pas été modifiées.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Les prescriptions de l'article 24bis.04 ne peuvent être appliquées en l'état en raison d'exigences imprécises. Une harmonisation par rapport à la systématique des prescriptions relatives à la stabilité du chapitre 15 (bateaux à passagers) et de l'ADN (bateaux transportant des matières dangereuses) est souhaitable, ne serait-ce que pour simplifier les prescriptions. (Un exposé des motifs détaillé figure au document RV/G (09) 63 rev. 2 = JWG (09) 42 rev. 2 de la CCNR)

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Les alternatives aux modifications envisagées pourraient être

- i. de ne pas modifier les prescriptions en vigueur ;
- ii. de réviser non seulement les prescriptions relatives à la stabilité après avarie mais aussi celles relatives à la stabilité à l'état intact ;
- iii. d'élaborer des prescriptions relatives à la stabilité uniformes pour tous les automoteurs à marchandises.

L'alternative i reviendrait à maintenir les prescriptions incohérentes et imprécises.

L'alternative ii suppose une révision plus étendue des exigences techniques. Il en résulterait une suite logique d'exigences générales et spéciales relatives à la stabilité, avec des prescriptions claires, compréhensibles et cohérentes, ainsi qu'un niveau de sécurité élevé et uniforme dans tous les Etats membres. La mise en œuvre de cette alternative a été proposée par les sociétés de classification. Ceci impliquerait des contraintes supplémentaires lors de la conception des bateaux.

L'alternative iii nécessiterait de modifier et compléter de manière très étendue les prescriptions techniques, avec pour résultat des prescriptions claires, compréhensibles et cohérentes pour tous les bateaux à marchandises. Ceci impliquerait des contraintes supplémentaires lors de la conception des bateaux.

Conséquences de ces modifications

Les modifications proposées introduisent des prescriptions claires, compréhensibles et cohérentes pour la stabilité après avarie. L'articulation des prescriptions demeure toutefois illogique, les prescriptions relatives à la stabilité après avarie étant modernisées (prescriptions spéciales), alors que tel ne serait pas le cas pour celles relatives à la stabilité à l'état intact (prescriptions générales). Dans la pratique, ce défaut ne semble pas revêtir d'importance. Les contraintes lors de la conception des bateaux s'en trouvent en principe augmentées. Les calculs nécessaires étant automatisés, ces contraintes devraient néanmoins être acceptables. Les procédures de calcul prévues par les prescriptions de l'ADN demeurent admissibles.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Les problèmes actuels subsisteraient. (voir alternative i)

Résolution

La Commission Centrale,

constatant que les dispositions du chapitre 22bis en vigueur depuis le 1^{er} avril 2000 et le 1^{er} octobre 2001 sous la forme de prescriptions de caractère temporaire ont été éprouvées entre temps dans le cadre de leur application pratique,

considérant que l'Union Européenne a adopté des prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure dans sa Directive 2006/87/CE,

consciente de l'importance d'une équivalence pérenne entre les prescriptions de son Règlement de visite des bateaux du Rhin et celles de la Directive 2006/87/CE,

attendu qu'il est prévu de compléter de manière similaire la directive précitée,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

adopte de manière définitive le chapitre 22bis du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexé à la présente résolution.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2011. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe qui seront encore en vigueur au 1^{er} décembre 2011 seront abrogées à cette date.

Annexe

Le chapitre 22bis est rédigé comme suit :

"Chapitre 22bis

DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES BÂTIMENTS D'UNE LONGUEUR SUPERIEURE A 110 M

Article 22bis.01

Application de la Partie I

Outre la disposition de l'article 2.03, chiffre 3, pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, à l'exception des navires de mer, la Commission de visite qui doit ultérieurement délivrer le certificat de visite doit être informée par le propriétaire ou son représentant avant le début de la construction (nouvelle construction ou augmentation de la longueur d'un bâtiment déjà exploité). Cette Commission de visite procède à des visites pendant la phase de construction. Il peut être renoncé aux visites pendant la phase de construction lorsqu'une attestation est produite, avant le début de la construction, par laquelle une société de classification agréée certifie qu'elle procède à la surveillance de la construction.

Article 22bis.02

Application de la Partie II

Pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, outre la Partie II sont applicables les articles 22bis.03 à 22bis.05.

Article 22bis.03

Solidité

La solidité suffisante de la coque au sens de l'article 3.02, chiffre 1, lettre a) (solidité longitudinale, transversale et locale) doit être attestée par un certificat établi par une société de classification agréée.

Article 22bis.04

Flottabilité et stabilité

1. Pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, à l'exception des bateaux à passagers, les chiffres 2 à 10 sont applicables.
2. Pour le calcul de la stabilité, les valeurs de base - masse du bateau à l'état lège et emplacement du centre de gravité - doivent être déterminées par une expérience de stabilité menée conformément à l'annexe I de la résolution MSC 267 (85) de l'OMI.
3. Le demandeur doit prouver par un calcul basé sur la méthode de la carène perdue que la flottabilité et la stabilité du bateau sont appropriées en cas d'avarie. Tous les calculs doivent être effectués en considérant l'assiette libre et l'enfoncement libre.

La preuve d'une flottabilité et d'une stabilité suffisantes en cas d'avarie doit être établie pour le bateau avec une cargaison correspondant à son enfoncement maximum et répartie de manière homogène dans toutes les cales, et avec les approvisionnements maxima et le plein de carburant.

Si la cargaison n'est pas homogène, le calcul de stabilité doit être effectué en considérant le cas de chargement le plus défavorable. Ce calcul de stabilité doit être conservé à bord.

A cette fin, la preuve d'une stabilité suffisante doit être apportée au moyen de calculs pour les stades intermédiaires d'envahissement (25 %, 50 % et 75 % du remplissage à l'état final de l'envahissement, et, le cas échéant, pour le stade précédant immédiatement l'équilibrage transversal) et pour le stade final d'envahissement, dans les conditions de chargement indiquées ci-dessus.

4. Les hypothèses suivantes sont à prendre en compte en cas d'avarie :

a) L'étendue de l'avarie latérale du bateau est la suivante :

Etendue longitudinale : au moins 0,10 L,
Etendue transversale : 0,59 m,
Etendue verticale : du fond vers le haut sans limite.

b) L'étendue de l'avarie de fond du bateau est la suivante :

Etendue longitudinale : au moins 0,10 L,
Etendue transversale : 3,00 m,
Etendue verticale : du fond jusqu'à 0,39 m, excepté le puisard.

c) Tous les cloisonnements de la zone d'avarie doivent être considérés comme endommagés, c'est-à-dire que l'emplacement des cloisons doit être choisi de sorte que la flottabilité du bâtiment demeure assurée après l'envahissement de deux ou plusieurs compartiments adjacents dans le sens longitudinal. Pour la salle des machines principales, on tiendra compte d'un seul compartiment ; c'est-à-dire que les cloisons d'extrémité de la salle des machines sont considérées comme intactes. Pour l'avarie de fond, on considérera que les compartiments adjacents dans le sens transversal ont aussi été envahis.

d) Perméabilité

On considère que la perméabilité atteint 95 %.

S'il est établi par le calcul que la perméabilité moyenne d'un compartiment est inférieure à 95 %, la perméabilité calculée peut être substituée à cette valeur.

Les valeurs à retenir ne doivent pas être inférieures à

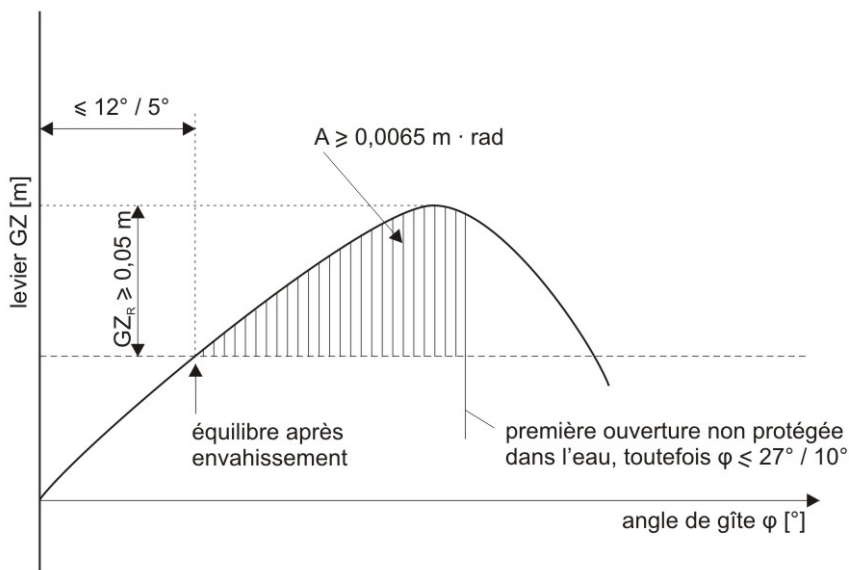
- Salles de machines et locaux de service 85 %
- Cales à marchandises : 70 %
- Doubles fonds, soutes à combustibles, citernes de ballastage etc., suivant que ces volumes doivent, d'après leur destination, être supposés remplis ou vides, le bâtiment étant sur sa ligne de flottaison maximale 0 ou 95 %.

e) Pour le calcul de l'effet de surface libre à tous les stades intermédiaires de l'envahissement, on retient la superficie brute des locaux endommagés.

5. Les critères ci-après doivent être observés pour tous les états intermédiaires d'envahissement visés au chiffre 3 :

a) L'angle de gîte φ à la position d'équilibre de l'état intermédiaire concerné ne doit pas dépasser 15° (5° en cas de conteneurs non fixés).

- b) La partie positive de la courbe du bras de levier de redressement au-delà de l'inclinaison correspondant à la position d'équilibre de l'état intermédiaire concerné doit présenter un bras de levier de redressement $GZ \geq 0,02$ m (0,03 m en cas de conteneurs non fixés) avant que ne soit immergée la première ouverture non protégée ou que ne soit atteint un angle de gîte ϕ de 27° (15° en cas de conteneurs non fixés).
 - c) Les ouvertures non étanches à l'eau ne doivent pas être immergées avant que l'inclinaison correspondant à la position d'équilibre de l'état intermédiaire concerné ne soit atteinte.
6. Les critères ci-après doivent être respectés à l'état final de l'envahissement :
- a) L'arête inférieure des ouvertures qui ne peuvent pas être fermées de manière étanche à l'eau (par exemple portes, fenêtres, panneaux d'accès) ne doit pas être à moins de 0,10 m au-dessus de la ligne de flottaison après avarie.
 - b) L'angle de gîte à la position d'équilibre ne doit pas dépasser 12° (5° en cas de conteneurs non fixés).
 - c) La partie positive de la courbe du bras de levier de redressement au-delà de l'inclinaison correspondant à la position d'équilibre doit présenter un bras de levier de redressement $GZ_R \geq 0,05$ m et l'aire sous la courbe doit atteindre au moins $0,0065$ m · rad que ne soit immergée la première ouverture non protégée ou que ne soit atteint un angle de gîte ϕ de 27° (10° en cas de conteneurs non fixés).



- d) Si des ouvertures non étanches à l'eau sont immergées avant que la position d'équilibre soit atteinte, l'envahissement des locaux auxquels elles donnent accès sera pris en compte dans le calcul de stabilité.

7. Lorsque des ouvertures d'équilibrage transversal sont prévues pour réduire l'envahissement asymétrique, les conditions suivantes doivent être respectées :
 - a) Pour le calcul de l'envahissement transversal s'applique la résolution A.266 (VIII) de l'OMI.
 - b) Elles doivent fonctionner automatiquement.
 - c) Elles ne doivent pas être équipées de dispositifs de fermeture.
 - d) le temps total nécessaire à l'équilibrage ne doit pas dépasser 15 minutes.
8. Si les ouvertures par lesquelles les compartiments non avariés peuvent également être envahis peuvent être fermées de façon étanche, les dispositifs de fermeture doivent porter des deux côtés l'inscription suivante bien lisible :

"ouverture à refermer immédiatement après passage".
9. La preuve par le calcul visée aux chiffres 3 à 7 est considérée comme fournie lorsque des calculs de la stabilité en cas d'avarie visés à la partie 9 de l'ADN sont présentés avec un résultat positif.
10. Si nécessaire pour satisfaire au chiffre 3, le plan du plus grand enfoncement devra être redéterminé.

Article 22bis.05

Exigences supplémentaires

1. Les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m doivent :
 - a) être équipés d'une installation de propulsion à plusieurs hélices avec au moins deux machines de propulsion indépendantes de même puissance et d'un boteur actif pouvant être commandé depuis la timonerie et efficace également lorsque le bâtiment est léger ou ;
être équipés d'une installation de propulsion à une hélice et d'une installation de gouverne à boteur actif pouvant être commandée depuis la timonerie. L'installation de gouverne à boteur actif doit disposer d'une alimentation autonome en énergie, être efficace lorsque le bâtiment est à l'état léger et permettre d'assurer seule la propulsion en cas de défaillance de l'installation de propulsion principale ;
 - b) être équipés d'une installation de radar de navigation avec indicateur de vitesse de rotation conforme à l'article 7.06, chiffre 1 ;
 - c) avoir un système d'assèchement fixé à demeure conforme à l'article 8.08 ;
 - d) remplir les conditions de l'article 23.09, chiffre 1.1.
2. Les bâtiments, à l'exception des bateaux à passagers, d'une longueur supérieure à 110 m souhaitant naviguer en amont de Mannheim doivent en outre :
 - a) en cas d'avarie, pouvoir être séparés au tiers central du bâtiment sans recours à des engins de renflouement lourds. La flottabilité des différentes parties du bâtiment doit être assurée après la séparation ;

- b) posséder une attestation d'une société de classification agréée relative à la flottabilité, la gîte et la stabilité des parties du bâtiment après séparation, dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée. Cette attestation doit être conservée à bord ;
 - c) posséder une double coque conforme à l'ADN. Les automoteurs doivent être conformes aux sous-sections 9.1.0.91 à 9.1.0.95, les bateaux-citernes au paragraphe 9.3.2.11.7 et aux sous-sections 9.3.2.13 à 9.3.2.15 de la partie 9 de l'ADN ;
 - d) disposer d'une installation de propulsion à plusieurs hélices conformément au chiffre 1, lettre a), première demie-phrase ;
 - e) justifier au point 52 du certificat de visite d'une mention attestant leur conformité aux exigences fixées aux lettres a à d ci-dessus.
3. Outre les dispositions du chiffre 1 ci-dessus, les bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 m souhaitant naviguer en amont de Mannheim doivent satisfaire aux exigences suivantes :
- a) être construits ou transformés sous la surveillance d'une société de classification agréée pour sa première cote. Ceci doit être attesté par un certificat établi par la société de classification. Le maintien de la classe n'est pas exigé ;
 - b) avoir un double fond d'une hauteur minimale de 600 mm et une répartition des cloisons permettant d'assurer, en cas d'envahissement de deux compartiments étanches et voisins, quels qu'ils soient, que le bateau ne s'enfonce pas au-dessous de la ligne de surimmersion et qu'il subsiste une distance de sécurité résiduelle de 100 mm
ou
avoir un double fond d'une hauteur minimale de 600 mm et une double coque avec un intervalle de 800 mm entre la paroi latérale du bateau et la cloison longitudinale ;
 - c) être équipés d'une installation de propulsion à plusieurs hélices avec au moins deux machines de propulsion indépendantes d'égale puissance et d'un boteur actif pouvant être commandé depuis la timonerie et efficace à la fois dans le sens longitudinal et transversal ;
 - d) posséder des ancres de poupe pouvant être commandées depuis la timonerie ;
 - e) justifier au n° 52 du certificat de visite d'une mention attestant leur conformité aux exigences fixées aux lettres a) à d) ci-dessus.

Article 22bis.06

Application de la Partie IV en cas de transformation

Pour les bâtiments qui sont transformés en bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, la Commission de visite ne peut appliquer le chapitre 24 que sur la base de recommandations particulières de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin."

PROTOCOLE 29

Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin - Contrôles (Sommaire, articles 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, annexe B)

1. Le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) prévoit des contrôles particuliers pour certains équipements des bateaux. Ces contrôles se caractérisent par le fait que leur réalisation nécessite soit des connaissances particulières, soit une expérience que, souvent, les commissions de visite ne possèdent pas. Parallèlement, il existe aussi des contrôles qui doivent être effectués à des intervalles nettement plus courts que les visites des bateaux. C'est pourquoi ces contrôles ne sont généralement pas effectués par les commissions de visite et sont détaillés dans le RVBR.
2. Les prescriptions relatives aux contrôles ont été incorporées au RVBR à différentes époques. Dans certains cas, les prescriptions n'ont pas été rédigées de manière suffisamment précise, notamment en ce qui concerne la qualification des personnes qui effectuent les contrôles. En outre sont apparues dans la rédaction des prescriptions des disparités qui ne sont pas justifiées objectivement. Il en résulte des malentendus auprès des destinataires des prescriptions et des disparités dans l'application par les différentes commissions de visite.
3. Dans les Etats membres de la CCNR, l'ampleur des problèmes qui étaient rencontrés lors de l'application des prescriptions en raison des incohérences susmentionnées semblait encore acceptable – au moins tant que le nombre de ces contrôles était limité –, étant donné que dans de nombreux cas s'était établie une interprétation similaire des prescriptions dans ces États. Avec l'augmentation des contrôles liée à l'introduction de nouveaux équipements à bord, par exemple les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure, l'étendue des problèmes a également augmenté. Ces problèmes sont nettement plus importants pour les Etats membres de l'UE qui appliquent pour la première fois ces prescriptions dans le cadre de la transposition de la directive 2006/87/CE, étant donné que, souvent, ces États ne sont pas familiarisés avec le système des commissions de visite, ni avec les contrôles effectués par des spécialistes externes. C'est pourquoi les prescriptions relatives aux contrôles doivent être révisées dans le RVBR ainsi que dans la directive, afin d'aboutir à des prescriptions plus claires, plus cohérentes et plus compréhensibles qui facilitent l'application des prescriptions techniques et permettent d'assurer dans tous les Etats membres de la CCNR et de l'UE à un niveau similaire des contrôles et de la sécurité technique des bateaux.
4. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doit répondre les modifications proposées

Les prescriptions du RVBR relatives aux contrôles, qui ont été reprises en l'état dans la directive 2006/87/CE, sont souvent imprécises et présentent parfois des disparités qui ne sont pas justifiées objectivement. Ceci s'est déjà traduit par des applications non uniformes des prescriptions dans les Etats membres de la CCNR. Ces problèmes sont nettement plus importants pour les Etats membres de l'UE qui appliquent pour la première fois ces prescriptions dans le cadre de la transposition de la directive 2006/87/CE, étant donné que, souvent, ces États ne sont pas familiarisés avec le système des commissions de visite, ni avec les contrôles effectués par des spécialistes externes.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Les alternatives aux modifications envisagées pourraient être

- i. de ne pas modifier les prescriptions en vigueur ;
- ii de réglementer davantage les contrôles, notamment en prescrivant des délais uniformes y compris la visite des bâtiments

L'alternative i aboutirait au maintien des problèmes rencontrés avec les prescriptions actuelles. Il en résulterait un besoin accru de consultations et de concertations dans les organes compétents de la CCNR et de l'UE. En particulier, les prescriptions seraient appliquées de manière divergente, ce qui aboutirait à des niveaux de sécurité divergents et à des distorsions de concurrence. Ces dernières seraient dues au fait que les coûts de certains contrôles sont susceptibles d'être très différents et que, en raison de leurs connaissances et de leur expérience différentes face à une situation identique, les personnes chargées des contrôles sont susceptibles d'exiger des mesures de remise en état très différentes.

L'alternative ii introduirait une périodicité fixe pour la réalisation des contrôles, y compris les visites périodiques des bâtiments et établirait ainsi un système très transparent et simple pour la réalisation des contrôles. Ce système exigerait que, indépendamment

- de l'état des différents équipements,
- de l'état du bâtiment dans son ensemble et notamment de l'épaisseur des tôles de la coque,
- de réparations effectuées entre temps après des dommages subis par des équipements ou des parties du bateau,

des contrôles devront être effectués à l'expiration des délais fixés par le règlement. Ceci implique que, lorsque des réparations ont été effectuées entre-temps ou lorsque le bon état général du bâtiment autorise en principe des intervalles plus longs entre les contrôles prescrits, les intervalles effectifs entre deux contrôles seront inutilement rapprochés. A l'inverse, des mesures de remise en état seraient exigées immédiatement lorsque l'état général du bâtiment ou d'équipements sont susceptibles de n'assurer un bon fonctionnement que sur une période plus courte que celle prévue par les intervalles de contrôle prescrits. Ces réparations seraient en effet nécessaires pour rétablir un état qui assure un bon fonctionnement sur toute la période correspondant aux intervalles de contrôle exigés par les prescriptions.

Cette alternative de prescrire dans le règlement des intervalles fixes pour la réalisation de tous les contrôles, y compris les contrôles périodiques des bâtiments, a fait l'objet d'un examen détaillé et a finalement été rejetée, car dans certaines circonstances, elle pourrait occasionner des coûts supplémentaires pour la profession de la navigation. Cette alternative peut toutefois être appliquée par les propriétaires de bateaux qui acceptent sur une base volontaire ces coûts supplémentaires afin de pouvoir soumettre leurs bâtiments à des contrôles suivant un calendrier fixe. Ceci est autorisé par les prescriptions.

Conséquences de ces modifications

Les modifications des prescriptions relatives aux contrôles dans le RVBR et dans la directive 2006/87/CE qui sont proposées permettent d'établir des prescriptions claires, cohérentes et compréhensibles qui facilitent l'application des prescriptions techniques et permettent d'assurer dans tous les Etats membres de la CCNR et de l'UE un niveau similaire des contrôles et de la sécurité technique des bateaux. De possibles distorsions de concurrence dues à une application divergente des prescriptions sont exclues ou au moins limitées. Au cas par cas, ceci signifie que pour certains contrôles en général ou pour la réalisation de contrôles isolés dans certains Etats membres, les exigences pourront être plus strictes mais aussi plus souples que ce n'est le cas actuellement. Il en résulte que dans l'ensemble la profession de la navigation ne devrait pas subir une augmentation des contraintes.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Les problèmes actuels subsisteraient. (Voir alternative i.)

Résolution

La Commission Centrale,

afin d'établir pour la profession de la navigation, les chantiers navals et les équipementiers de bateaux des prescriptions aussi simples, transparentes et flexibles que possible pour la réalisation des contrôles prescrits dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin,

convaincue de la nécessité d'éviter des applications divergentes des prescriptions dans les différents États afin d'atteindre un niveau de sécurité équivalent et d'exclure les distorsions de concurrence,

considérant que l'Union Européenne a adopté des prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure dans sa Directive 2006/87/CE,

consciente de l'importance d'une équivalence pérenne entre les prescriptions de son Règlement de visite des bateaux du Rhin et celles de la Directive 2006/87/CE,

attendu qu'il est prévu de compléter de manière similaire la directive précitée,

adopte les amendements au Règlement de visite des bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements au Règlement de visite des bateaux du Rhin figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2011.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 6.09 est rédigée comme suit :*

"6.09 Contrôle"

b) *L'indication relative à l'article 14.13 est rédigée comme suit :*

"14.13 Contrôle"

c) *L'indication relative à l'article 14.14 est rédigée comme suit :*

"14.14 Conditions de contrôle"

2. *Les chiffres 92 et 93 suivants sont ajoutés à l'article 1.01 :*

"92. "expert" une personne agréée par une autorité compétente ou une institution autorisée d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience, possède des connaissances particulières dans le domaine d'intervention concerné et une connaissance étendue des règlements en la matière et des règles techniques généralement reconnues (par exemple : normes EN, règlements spécifiques, règles techniques d'autres Etats membres de l'Union européenne) pour contrôler et expertiser les installations et dispositifs concernés ;

93. "spécialiste" une personne qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience, possède des connaissances suffisantes dans le domaine d'intervention concerné et une connaissance suffisante des règlements en la matière et des règles techniques généralement reconnues (par exemple : normes EN, règlements spécifiques, règles techniques d'autres Etats membres de l'Union européenne) pour évaluer la sécurité de fonctionnement des installations et dispositifs concernés."

3. *L'article 2.01 (version néerlandaise uniquement)*

4. *L'article 3.02, chiffre 1, lettre b), 1er alinéa, est rédigé comme suit :*

"b) En cas de visite au sens de l'article 2.09, pour les bateaux construits en acier, les épaisseurs minimales des tôles de fond, de bouchain et de bordé latéral doivent correspondre au minimum à la plus grande des valeurs résultant des formules :".

5. *Le titre de l'article 6.09 est rédigé comme suit :*

"Article 6.09
Contrôle"

6. *L'article 8.01, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

"2. La sécurité de fonctionnement des réservoirs sous pression destinés à l'exploitation du bateau doit être contrôlée par un expert

- a) avant la première mise en service,
- b) avant une remise en service à la suite d'une modification ou réparation,
- c) régulièrement et au minimum tous les cinq ans,

Ce contrôle comprend une vérification interne et externe. Pour les réservoirs à air pressurisé dont l'intérieur ne peut être contrôlé de manière appropriée ou dont le parfait état n'a pu être formellement constaté lors du contrôle de l'intérieur, il convient de recourir à une autre méthode de contrôle non destructrice ou de procéder à un contrôle à l'eau sous pression.

L'expert qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle.

Les autres installations nécessitant un contrôle suivi telles que chaudières à vapeur, autres réservoirs sous pression, ainsi que leurs accessoires, et les ascenseurs doivent satisfaire à la réglementation de l'un des Etats riverains du Rhin ou de la Belgique."

7. *L'article 10.03, chiffre 5, est rédigé comme suit :*

"5. Les extincteurs portatifs doivent être contrôlés au moins tous les deux ans par un spécialiste. Le spécialiste qui a effectué le contrôle signe un marquage relatif à la vérification à fixer sur l'extincteur et indiquant la date du contrôle."

8. *L'article 10.03bis, chiffres 6 à 8, est modifié comme suit :*

"6. Les installations doivent être contrôlées

- a) avant la première mise en service,
 - b) avant la remise en service consécutive à son déclenchement,
 - c) avant la remise en service consécutive à une modification ou réparation importante et,
 - d) régulièrement mais au minimum tous les deux ans,
- par un expert. Les contrôles visés à la lettre d peuvent également être effectués par un spécialiste d'une société spécialisée dans les installations d'extinction d'incendie."

7. Au cours du contrôle visé au chiffre 6, l'expert ou le spécialiste est tenu de vérifier la conformité des installations aux exigences du présent article.

Le contrôle doit comprendre au minimum :

- a) une inspection externe de toute l'installation ;
- b) un contrôle du bon fonctionnement des installations de sécurité et des buses ;
- c) un contrôle du système réservoirs sous pression – pompes.

8. L'expert ou le spécialiste qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle."

9. *L'article 10.03ter, chiffre 9, est modifié comme suit :*

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

"b) L'installation doit être contrôlée

- aa) avant la première mise en service,
- bb) avant la remise en service consécutive à son déclenchement,
- cc) avant la remise en service consécutive à une modification ou réparation importante et
- dd) régulièrement mais au minimum tous les deux ans,

par un expert. Les contrôles visés à la lettre dd peuvent également être effectués par un spécialiste d'une société spécialisée dans les installations d'extinction d'incendie."

b) *La lettre c) est rédigée comme suit :*

"c) Au cours du contrôle, l'expert ou le spécialiste est tenu de vérifier la conformité de l'installation aux exigences du présent article."

10. *L'article 11.12 est modifié comme suit :*

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

"6. Les grues doivent être contrôlées

- a) avant la première mise en service,
 - b) avant la remise en service consécutive à une modification ou une réparation importante,
 - c) régulièrement mais au minimum tous les dix ans,
- par un expert. A cette occasion, la preuve par le calcul ainsi que par un essai de charge doit être fournie pour la solidité et la stabilité suffisantes.

Pour les grues dont la charge utile ne dépasse pas 2000 kg, l'expert peut décider que la preuve par le calcul peut être remplacée en totalité ou en partie par un essai avec une charge de 1,25 fois la charge utile menée au plus long bras de chargement sur l'ensemble du secteur du pivotement.

L'expert qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle."

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

"7. Les grues doivent être contrôlées régulièrement, toutefois au moins tous les ans, par un spécialiste. Ce contrôle doit comporter au moins une inspection visuelle et un contrôle de fonctionnement.

Le spécialiste qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle."

c) *Le chiffre 8 est supprimé.*

d) *Le chiffre 9 existant devient le nouveau chiffre 8.*

e) *Le chiffre 10 existant devient le nouveau chiffre 9, rédigé comme suit :*

"9. Pour les grues les instructions d'utilisation du fabricant de la grue doit se trouver à bord. Celles-ci doivent fournir au moins les indications suivantes :

- a) cas d'utilisation et fonction des organes de commande ;
- b) charge utile maximale admissible en fonction du bras de chargement ;
- c) inclinaison maximale admissible de la grue ;
- d) notice de montage et d'entretien ;
- e) données techniques générales."

11. L'article 14.13 est rédigé comme suit :

"Article 14.13

Contrôle

Les installations à gaz liquéfiés doivent être contrôlées

- a) avant la première mise en service,
- b) avant la remise en service consécutive à une modification ou réparation importante et
- c) à chaque renouvellement de l'attestation visée à l'article 14.15,

par un expert. L'expert doit vérifier si l'installation est conforme aux exigences du présent chapitre.

L'expert qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle. Une copie de cette attestation doit être présentée à la commission de visite."

12. Le titre de l'article 14.14 est rédigé comme suit :

"Article 14.14

Conditions de contrôle"

13. L'article 14.15 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 1 est rédigé comme suit :

"1. La conformité de toute installation à gaz liquéfiés aux exigences du présent chapitre doit être certifiée dans le certificat de visite."

b) Le chiffre 2 est rédigé comme suit :

"2. Cette attestation est délivrée par la Commission de visite à la suite du contrôle visé à l'article 14.13."

c) Le chiffre 3 est rédigé comme suit :

"3. La durée de validité de l'attestation est de trois ans au plus. Elle ne peut être renouvelée qu'à la suite d'un nouveau contrôle conformément à l'article 14.13.

Exceptionnellement, sur la demande motivée du propriétaire du bateau ou de son représentant, la Commission de visite pourra prolonger de trois mois au plus la validité de cette attestation sans procéder au contrôle visé à l'article 14.13. Cette prolongation doit être inscrite dans le certificat de visite."

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

L'indication relative à l'article 11.12 est rédigée comme suit :

"11.12 ch. 2, 4, 5 et 9	Plaque du fabricant, dispositifs de protection, documents à bord	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2015"
-------------------------	--	--

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

L'indication relative à l'article 11.12 est rédigée comme suit :

"11.12 ch. 2, 4, 5 et 9	Plaque du fabricant, dispositifs de protection, documents à bord	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2015	1.12.2011"
-------------------------	--	---	------------

16. L'annexe B est modifiée comme suit :

a) (Ne concerne que la version néerlandaise)

b) Le paragraphe qui suit le tableau au numéro 50 est rédigé comme suit :

Cette attestation est valable jusqu'au :	
....., le
(Lieu)	(Date)
.....	Commission de visite
Cachet
	(Signature)

c) (Ne concerne que la version néerlandaise)

PROTOCOLE 30

Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin résultant d'enseignements pratiques et précisant certaines exigences (Sommaire, articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, annexe G)

1. Par sa résolution 2004-II-22, la CCNR a adopté une révision exhaustive du chapitre 15 du RVBR (RVBR) "Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers". Depuis l'entrée en vigueur de cette résolution le 1^{er} janvier 2006, le Comité du règlement de visite de la CCNR a mené par l'intermédiaire de son groupe de travail un échange intensif avec les autorités compétentes, la profession de la navigation, les chantiers navals et les sociétés de classification afin de savoir quelles sont les possibles difficultés rencontrées lors de l'application pratique des prescriptions du chapitre 15. Le comité a analysé ces difficultés et - lorsque ceci a été jugé nécessaire - a élaboré des propositions pour l'adaptation des prescriptions concernées. Les premières adaptations ont été effectuées à l'occasion de la session plénière de la CCNR de l'automne 2006. Les modifications proposées à présent concernent essentiellement les exigences relatives à la stabilité et la protection contre les incendies des bateaux à passagers.
2. D'autres modifications proposées à présent visent à faciliter le travail des sociétés de classification, à coordonner les prescriptions techniques avec celles de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI), à actualiser des références à des standards techniques internationaux et à autoriser un type supplémentaire d'extincteurs portatifs.
3. Les modifications proposées à l'annexe 2 à la résolution auraient déjà dû être effectuées par la résolution 2010-I-8 relative à l'adoption du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) et de modifications apportées au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin, ce qui n'a pas été le cas à l'époque.
4. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Amen- de- ment n°	Pres- cription / Article	Objet, motif	Conséquences
		Alternatives	
1	2.01, ch. 2c	Extension du cercle des experts nautiques appropriés	Simplification des travaux des commissions de visite sans baisse du niveau de sécurité
		Pas de modification	Difficultés croissantes des commissions de visite pour la désignation d'experts nautiques
2	10.02, ch. 1	Exigences minimales relatives aux récipients à déchets devant se trouver à bord ; adaptation à la CDNI	Les dimensions minimales prescrites pour les récipients sont courantes et pertinentes ; coût supplémentaire minime pour les propriétaires utilisant encore des récipients inappropriés
		Pas de modification	Dispositions divergentes dans la CDNI et le RPNR
		Pas d'exigences minimales relatives aux récipients	Dans des cas isolés, utilisation de récipients inappropriés, avec pour conséquence des conflits entre les propriétaires de bateaux et les autorités
3a	10.03, ch. 1	Actualisation de la référence aux normes internationales pour les extincteurs portatifs	Correspondance des prescriptions aux extincteurs proposés à la vente
		Pas d'alternative pertinente	
3b	10.03, ch. 2	Autorisation d'extincteurs à mousse atomisée	Plus grand choix offert aux propriétaires de bateaux ; pas de baisse du niveau de sécurité en raison de conditions claires relatives aux possibilités d'utilisation
		Pas de modification	Maintien d'un choix restreint ; les extincteurs à mousse atomisée déjà présents à bord dans certains cas devraient être remplacés par des extincteurs à poudre
4	15.02, ch. 8	Correction d'une erreur, adaptation à l'état des prescriptions au 31.12.2005	Maintien des exigences techniques relatives à la sécurité, pas d'incidence pour la profession de la navigation
		Pas d'alternative pertinente	
5	15.03, ch. 5	Exigences de sécurité identiques pour les locaux constitués d'installations fixes et mobiles	Les installations mobiles doivent être prises en compte lors des calculs de stabilité
		Pas de modification	Des problèmes de stabilité pourraient être négligés ; éventuel contournement des prescriptions relatives à la stabilité par les propriétaires de bateaux dont la stabilité est proche de la limite exigée

Amen- de- ment n°	Pres- cription / Article	Objet, motif	Conséquences
		Alternatives	
6	15.03, ch. 9a	Uniformisation de l'application en réponse à des questions relatives à l'application pratique des prescriptions	Niche ou baïonnette admissible, mais uniquement dans les limites acceptables sur le plan de la sécurité ; application identique des prescriptions permettant d'éviter les distorsions de concurrence
		Reprise des exigences dans la banque de données	Exigence substantielle (longueur maximale admissible d'une niche ou baïonnette) dans la banque de données informelle pour l'application des prescriptions techniques
		Autorisation de niches ou baïonnettes de moindres dimensions	Restrictions des possibilités d'aménagement des bateaux, par exemple pour l'installation d'un ascenseur
		Autorisation de niches ou baïonnettes de plus grandes dimensions	Risque de sécurité en cas de non observation des exigences relatives à la stabilité
7a	15.06, ch. 1	Exigences de sécurité identiques pour les locaux constitués d'installations fixes et mobiles	Les locaux créés au moyen d'installations mobiles ne doivent pas être situés devant la cloison d'abordage
		Pas de modification	Des risques de sécurité liés à l'emplacement exposé pourraient être négligés
7b	15.06, ch. 15	Exigences de sécurité identiques pour les locaux constitués d'installations fixes et mobiles	Le risque de blesser des passagers lors de la mise en place d'installations mobiles doit être pris en compte
		Pas de modification	Des risques de sécurité liés à l'utilisation de matériaux ou d'éléments de construction dangereux pourraient être négligés
8a	15.11, ch. 2a	Prise en compte d'enseignements tirés de la pratique : Précision de prescriptions en vigueur ; dans certains cas, exigences moins strictes	Facilitation des travaux des propriétaires des bateaux, armements et autorités ; réduction des contraintes liées à la construction, sans baisse significative du niveau de sécurité
		Meilleure différenciation des exigences	Augmentation de la complexité sans utilité manifeste actuellement
		Pas de modification	Maintien d'exigences de sécurité en partie imprécises et injustifiées
8b	15.11, ch. 4	Prise en compte d'enseignements tirés de la pratique : Précision des prescriptions en vigueur par l'introduction d'une exception	Possibilité d'installer des saunas de conception traditionnelle sans réduction significative du niveau de sécurité
		Pas de modification	Les saunas de conception traditionnelle ne seraient pas autorisés ou ne le seraient que sur la base d'autorisations individuelles

Amen- de- ment n°	Pres- cription / Article	Objet, motif	Conséquences
		Alternatives	
8c	15.11, ch. 7a	Exigences de sécurité identiques pour les locaux constitués d'installations fixes et mobiles	La protection contre l'incendie doit être prise en compte lors de la mise en place d'installations mobiles
		Pas de modification	Les risques de sécurité en raison de l'utilisation de matériaux facilement inflammables pourraient être négligés.
9a	24.02 ch.2 (10.02 ch. 1)	Voir modification n° 2 ; Prise en compte des délais normalement prévus pour les prescriptions transitoires	Les récipients encore manquants à bord de certains bateaux (seaux) doivent se trouver à bord au plus tard au renouvellement du certificat de visite
		Pas de modification	Les récipients encore manquants à bord de certains bateaux doivent se trouver à bord dès l'entrée en vigueur de la modification
		Délai transitoire plus long	Les récipients exigés seront encore absent de certains bateaux sur une période relativement longue
9b	24.02 ch.2 (15.03 ch. 7 à 13)	Les bateaux à passagers qui ont installé avant l'introduction de l'obligation un double-fond dont les dimensions ne sont pas conformes aux exigences actuelles ne sont pas tenus d'effectuer des transformations ; observation des délais normalement prévus pour les prescriptions transitoires	Néant
		Pas de modification	Eventuelle dépréciation des bateaux à passagers possédant des doubles-fonds non conformes aux prescriptions
9c	24.02 ch.2 (15.06 ch.1)	Voir modification n° 7a ; Prise en compte des délais normalement prévus pour les prescriptions transitoires	Si des abris sont installés à bord de bateaux à passagers devant la cloison d'abordage, ceux-ci doivent être retirés au plus tard au renouvellement du certificat de visite
		Pas de modification	Si des abris sont installés à bord de bateaux à passagers devant la cloison d'abordage, ceux-ci doivent être retirés dès l'entrée en vigueur de la modification
		Délai transitoire plus long	Si des abris sont installés à bord de bateaux à passagers devant la cloison d'abordage, ils pourront être conservés sur

Amen- de- ment n°	Pres- cription / Article	Objet, motif	Conséquences
		Alternatives	
			une période relativement longue
9d	24.02 ch.2 (15.06 ch.15)	Voir modification n° 7b ; Prise en compte des délais normalement prévus pour les prescriptions transitoires	Les abris susceptibles d'occasionner des blessures doivent être adaptés au plus tard au renouvellement du certificat de visite
		Pas de modification	Les abris susceptibles d'occasionner des blessures doivent être adaptés dès l'entrée en vigueur de la modification
		Délai transitoire plus long	Les abris susceptibles d'occasionner des blessures peuvent être maintenus sur une période relativement longue
9e	24.02 ch.2 (15.11 ch.7bis)	Voir modification n° 8c ; Prise en compte des délais normalement prévus pour les prescriptions transitoires	Les abris susceptibles de présenter un risque d'incendie doivent être adaptés au plus tard au renouvellement du certificat de visite
		Pas de modification	Les abris susceptibles de présenter un risque d'incendie doivent être adaptés dès l'entrée en vigueur de la modification
		Délai transitoire plus long	Les abris susceptibles de présenter un risque d'incendie peuvent être maintenus sur une période relativement longue
10	Les prescriptions et les résultats de leur évaluation sont identiques à ceux des modifications 9a à 9e.		

Résolution

La Commission Centrale,

afin d'adapter les prescriptions spéciales pour les bateaux à passagers sur la base d'enseignements tirés de leur application dans la pratique et afin de faciliter le travail des sociétés de classification, d'adapter les prescriptions techniques à celles de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI), d'actualiser des références à des standards techniques internationaux et d'autoriser un type supplémentaire d'extincteurs portatifs,

considérant que l'Union Européenne a adopté des prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure dans sa Directive 2006/87/CE,

consciente de l'importance d'une équivalence pérenne entre les prescriptions de son Règlement de visite des bateaux du Rhin et celles de la Directive 2006/87/CE,

attendu qu'il est prévu de compléter de manière similaire la directive précitée,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

adopte les amendements au sommaire, aux articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, et à l'annexe G du Règlement de visite des bateaux du Rhin qui sont annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe 1 entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2011. Les amendements figurant en annexe 2 entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2011.

Annexes

Annexe 1

1. *L'article 2.01, chiffre 2, lettre c), est rédigé comme suit :*

"c) Un expert nautique titulaire d'une patente de batelier de la navigation intérieure autorisant la conduite du bâtiment à contrôler."

2. *L'article 10.02, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

"1. Les gréements suivants prescrits par le Règlement de police pour la navigation du Rhin doivent être à bord :

- a) installation de radiotéléphonie ;
- b) appareils et dispositifs nécessaires pour donner les signaux lumineux et sonores ou à la signalisation des bateaux ;
- c) des feux de secours indépendants du réseau de bord pour les feux de signalisation prescrits en stationnement.

En outre doivent se trouver à bord les récipients suivants :

- a) des récipients marqués pour les ordures ménagères ;
- b) un récipient marqué en acier ou d'une autre matière résistant aux chocs et non combustible, muni d'un couvercle fermant de manière étanche, d'une dimension suffisante et présentant au minimum une contenance de 10 l,
 - aa) pour la collecte de chiffons huileux,
 - bb) pour la collecte des déchets spéciaux solides
 - cc) pour la collecte des autres déchets spéciaux liquideset, si ceux-ci sont susceptibles d'être produits,
 - dd) pour la collecte de slops
 - ee) pour la collecte d'autres déchets graisseux produits lors de l'exploitation du bateau."

3. *L'article 10.03 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

"1. Un extincteur d'incendie portatif conforme aux normes européennes EN 3-7 : 2007 et EN 3-8 : 2007 doit être disponible dans chacun des endroits suivants :"

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

"2. Pour les extincteurs portatifs exigés au chiffre 1, seuls des extincteurs à poudre d'une masse de remplissage de 6 kg au minimum ou d'autres extincteurs portatifs de capacité identique peuvent être utilisés. Ceux-ci doivent convenir pour les catégories de feu A, B et C.

Par dérogation à cette exigence, les extincteurs à mousse atomisée résistant au gel jusqu'à -20 °C et comportant des agents formant un film flottant (AFFF-AR) sont admis à bord des bateaux dépourvus d'installations à gaz liquéfiés, y compris s'ils ne conviennent pas pour la catégorie de feu C. Le contenu minimum de ces extincteurs doit être de 9 litres.

Tous les extincteurs doivent convenir pour l'extinction d'un feu d'installation électrique jusqu'à 1000 V."

4. *L'article 15.02, chiffre 8, est rédigé comme suit :*

"8. Les cloisons qui séparent les salles des machines des locaux à passagers ou des locaux du personnel de bord doivent être dépourvues de portes."

5. *L'article 15.03, chiffre 5, est rédigé comme suit :*

"5. Le moment résultant de la pression du vent (M_v) est calculé comme suit :

$$M_v = p_v \cdot A_v \cdot (l_v + T/2) \text{ [kNm]}$$

Dans cette formule :

p_v = pression spécifique du vent, de $0,25 \text{ kN/m}^2$;

A_v = surface latérale du bateau en $[\text{m}^2]$ au-dessus du plan de l'enfoncement, correspondant à la situation de chargement considérée ;

l_v = distance en $[\text{m}]$ du centre de gravité de la surface latérale A_v au plan de l'enfoncement, correspondant à la situation de chargement considérée.

Lors du calcul de la surface latérale il faudra tenir compte des mises sous abri des ponts par des bâches ou autres aménagements mobiles."

6. *L'article 15.03, chiffre 9, lettre a), est rédigé comme suit :*

"a) Pour le statut de stabilité 1, les cloisons sont réputées intactes si la distance entre deux cloisons successives est supérieure à l'étendue de la brèche. Les cloisons longitudinales situées à une distance de la coque inférieure à $B/3$ mesurée perpendiculairement à la ligne médiane dans le plan du plus grand enfoncement ne doivent pas être prises en compte lors du calcul. Une niche ou baïonnette d'une longueur supérieure à $2,50 \text{ m}$ dans une cloison transversale est considérée comme une cloison longitudinale."

7. *L'article 15.06 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. Les locaux à passagers doivent

- a) sur tous les ponts, se trouver en arrière du plan de la cloison d'abordage et, s'ils sont situés sous le pont de cloisonnement, en avant du plan de la cloison de coqueron arrière et
- b) être séparés des salles des machines et des chaudières de manière étanche au gaz.

Les zones de pont qui sont mises sous abri par des bâches ou autres aménagements mobiles et recouvertes non seulement par le haut mais aussi partiellement ou complètement latéralement, doivent satisfaire aux mêmes exigences que les locaux à passagers fermés."

b) *Le chiffre 15 est rédigé comme suit :*

"15. Les superstructures ou leurs toits intégralement réalisés en vitres panoramiques ou les mises sous abri par des bâches ou autres aménagements mobiles ainsi que leurs sous-structures ne peuvent être réalisées que de telle sorte que le mode de construction et les matériaux utilisés ne représentent pas de risques de blessures des personnes à bord."

8. *L'article 15.11 est modifié comme suit :*

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

"2. Les cloisonnements

a) des locaux doivent être effectués conformément aux tableaux ci-après :

aa)⁵⁾ Tableau pour les cloisonnements de séparation des locaux dépourvus d'installations de diffusion d'eau sous pression visés à l'article 10.03bis

Locaux	Stations de contrôle	Cages d'escaliers	Aires de rassemblement	Locaux d'habitation	Salles des machines	Cuisines	Magasins
Stations de contrôle	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A30	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
Cages d'escaliers		-	A0	A30	A60	A60	A30
Aires de rassemblement			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
Locaux d'habitation				-/A0/B15 ³⁾	A60	A60	A30
Salles des machines					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Cuisines						A0	A30/B15 ⁶⁾
Magasins							-

bb) Tableau pour les cloisonnements de séparation des locaux pourvus d'installations de diffusion d'eau sous pression visés à l'article 10.03bis.

Locaux	Stations de contrôle	Cages d'escaliers	Aires de rassemblement	Locaux d'habitation	Salles des machines	Cuisines	Magasins
Stations de contrôle	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
Cages d'escaliers		-	A0	A0	A60	A30	A0
Aires de rassemblement			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
Locaux d'habitation				-/B15/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Salles des machines					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Cuisines						-	A0/B15 ⁶⁾
Magasins							-

1) Les cloisonnements entre les stations de contrôle et les aires de rassemblement intérieures doivent être conformes au type A0, pour les aires de rassemblement externes, uniquement au type B15

2) Les cloisonnements entre les locaux d'habitation et les aires de rassemblement intérieures doivent être conformes au type A30, pour les aires de rassemblement externes, uniquement au type B15.

3) Les parois entre les cabines, les parois entre cabines et couloirs et les cloisonnements verticaux de séparation des locaux d'habitation visés au chiffre 10 doivent être conformes au type B15, pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type B0. Les cloisonnements entre les cabines et les saunas doivent être conformes au type A 0, pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type B15.

4) Les cloisonnements entre les salles des machines au sens des articles 15.07 et 15.10, chiffre 6 doivent être conformes au type A60, dans les autres cas au type A0.

5) Les cloisonnements entre les magasins destinés au stockage de liquides inflammables et les stations de contrôle et aires de rassemblement doivent être conformes au type A60, pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type A30

6) Pour les cloisonnements entre les cuisines et les chambres froides ou les magasins destinés au stockage d'aliments, B15 est suffisant."

b) *Le chiffre 4 est rédigé comme suit :*

"4. Dans les locaux d'habitation, les plafonds et revêtements muraux, y compris leurs structures supports, doivent, si ces locaux sont dépourvus d'une installation de diffusion d'eau sous pression visée à l'article 10.03bis, être réalisés en des matériaux incombustibles à l'exception de leurs surfaces qui doivent être au moins difficilement inflammables. La première phrase ne s'applique pas pour les saunas."

c) *Le chiffre 7bis est inséré comme suit :*

"7bis. Les bâches ou autres aménagements mobiles ainsi que leurs sous-structures permettant de mettre partiellement ou entièrement sous abri des zones du pont doivent être difficilement inflammables."

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

a) L'indication relative à l'article 10.02, chiffre 1, 2^{ème} phrase, lettre b), est insérée comme suit :

"10.02, chiffre 1, 2 ^{ème} phrase, lettre b)	Récepteur en acier ou d'une autre matière résistant aux chocs et non combustible, d'une contenance de 10 l au minimum	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite."
---	---	--

b) L'indication relative à l'article 12.05 est supprimée.

c) Les indications relatives à l'article 15.03, chiffres 7 à 13, sont rédigées comme suit :

"ch. 7 et 8	Stabilité en cas d'avarie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045.
ch. 9	Stabilité en cas d'avarie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045.
	Etendue verticale de la brèche au fond du bateau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045. N.R.T. s'applique aux bateaux pourvus d'un pont étanche à l'eau à une distance de 0,50 m au minimum et inférieure à 0,60 m du fond du bateau, qui ont obtenu un premier certificat de navigation avant le 31.12.2005.
	Statut de stabilité 2	N.R.T..
chiffres 10 à 13	Stabilité en cas d'avarie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045."

d) L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 1, est rédigée comme suit :

"Article 15.06, chiffre 1, 1 ^{ère} phrase	Locaux à passagers sur tous les ponts situés derrière la cloison d'abordage et devant la cloison de coqueron arrière	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045.
2 ^{ème} phrase	Exigences applicables aux zones de pont comportant des abris	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite."

e) L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 15, est rédigée comme suit :

"Article 15.06, chiffre 15	Exigences relatives aux superstructures entièrement réalisées en vitres panoramiques ou dont la toiture est réalisée en vitres panoramiques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045.
	Exigences relatives aux abris	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite."

f) *L'indication relative à l'article 15.11, chiffre 7bis, est insérée comme suit :*

"Article 15.11, chiffre 7bis	Bâches ou autres installations mobiles	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite."
------------------------------	--	--

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

a) *L'indication relative à l'article 10.02, chiffre 1, 2^{ème} phrase, lettre b), est insérée comme suit :*

"10.02, chiffre 1, 2 ^{ème} phrase, lettre b)	Récipient en acier ou d'une autre matière résistant aux chocs et non combustible, d'une contenance de 10 l au minimum	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.12.2011. "
---	---	--	--------------

b) *L'indication relative à l'article 12.05 est supprimée.*

c) *Les indications relatives à l'article 15.03, chiffres 7 à 13, sont rédigées comme suit :*

"ch. 7 et 8	Stabilité en cas d'avarie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.1.2006.
ch. 9	Stabilité en cas d'avarie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.1.2006.
ch. 9	Etendue verticale de la brèche au fond du bateau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.1.2006.
		N.R.T. s'applique aux bateaux pourvus d'un pont étanche à l'eau à une distance de 0,50 m au minimum et inférieure à 0,60 m du fond du bateau, qui ont obtenu un premier certificat de navigation avant le 31.12.2005	1.12.2011.
	Statut de stabilité 2	N.R.T.	1.1.2006.
chiffres 10 à 13	Stabilité en cas d'avarie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.1.2006."

d) *L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 1, est rédigée comme suit :*

"15.06 ch. 1, 1ère phrase	Locaux à passagers situés sous le pont de cloisonnement et devant la cloison de coqueron arrière	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.1.2006.
2 ^{ème} phrase	Exigences applicables aux zones de pont comportant des abris	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.12.2011."

e) *L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 15, est rédigée comme suit :*

"15.06, ch. 15	Exigences relatives aux superstructures entièrement réalisées en vitres panoramiques ou dont la toiture est réalisée en vitres panoramiques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.1.2006.
	Exigences relatives aux abris	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.12.2011."

f) *L'indication relative à l'article 15.11, chiffre 7bis, est insérée comme suit :*

"15.11, chiffre 7bis	Bâches ou autres installations mobiles	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.12.2011."
-------------------------	--	--	-------------

Annexe 2

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

L'indication relative à l'article 24.05 est rédigée comme suit :

"24.05 (Sans objet)"

2. *L'article 24.05 est rédigé comme suit :*

"Article 24.05

(Sans objet)"

3. L'annexe G est rédigée comme suit :

"Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe G
(Modèle)

Certificat de navire de mer naviguant sur le Rhin
n°

La Commission de visite atteste par la présente que le navire de mer

Nom:

Numéro ou lettres distinctifs du navire :

Lieu d'immatriculation :

Année de construction :

Longueur du navire :

après visite effectuée le est reconnu apte à naviguer sur le Rhin et y est autorisé aux conditions spéciales énumérées ci-après.

Conditions spéciales :

.....

.....

.....

Equipages:

En matière d'équipages, les navires de mer peuvent :

1. soit se soumettre au titre II du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ("RPN"),
2. soit continuer à naviguer sous le régime des équipages prévus par les dispositions de la Résolution A.481 (XII) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ce à condition que l'équipage corresponde en nombre au moins à l'équipage minimum prévu au titre II du RPN pour le mode d'exploitation B, notamment compte tenu des articles 3.14 et 3.18.

Les documents y afférents, desquels ressortent la qualification des membres d'équipage et leur nombre, doivent alors se trouver à bord. En outre, doit se trouver à bord un titulaire de la Grande Patente conforme au RPN valable pour la section parcourue. Ce titulaire doit être remplacé par un autre titulaire de cette patente après 14 heures de navigation au plus par période de 24 heures.

Les inscriptions suivantes doivent être faites dans le journal de navigation :

- Nom des titulaires de la Grande Patente se trouvant à bord et début et fin de leur veille.
- Début, interruption, reprise et fin du voyage avec les indications suivantes : date, heure, lieu avec son point kilométrique.

Le présent certificat n'est valable que pour autant que le navire est muni des certificats valables pour la navigation maritime ou côtière et au plus tard jusqu'au

.....

....., le
(Lieu) (Date)

Sceau

.....
(Commission de visite)

.....
(Signature)"

PROTOCOLE 31

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 32

Extension du port rhénan Weil - Nord

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport ci-annexé de son Comité technique permanent,

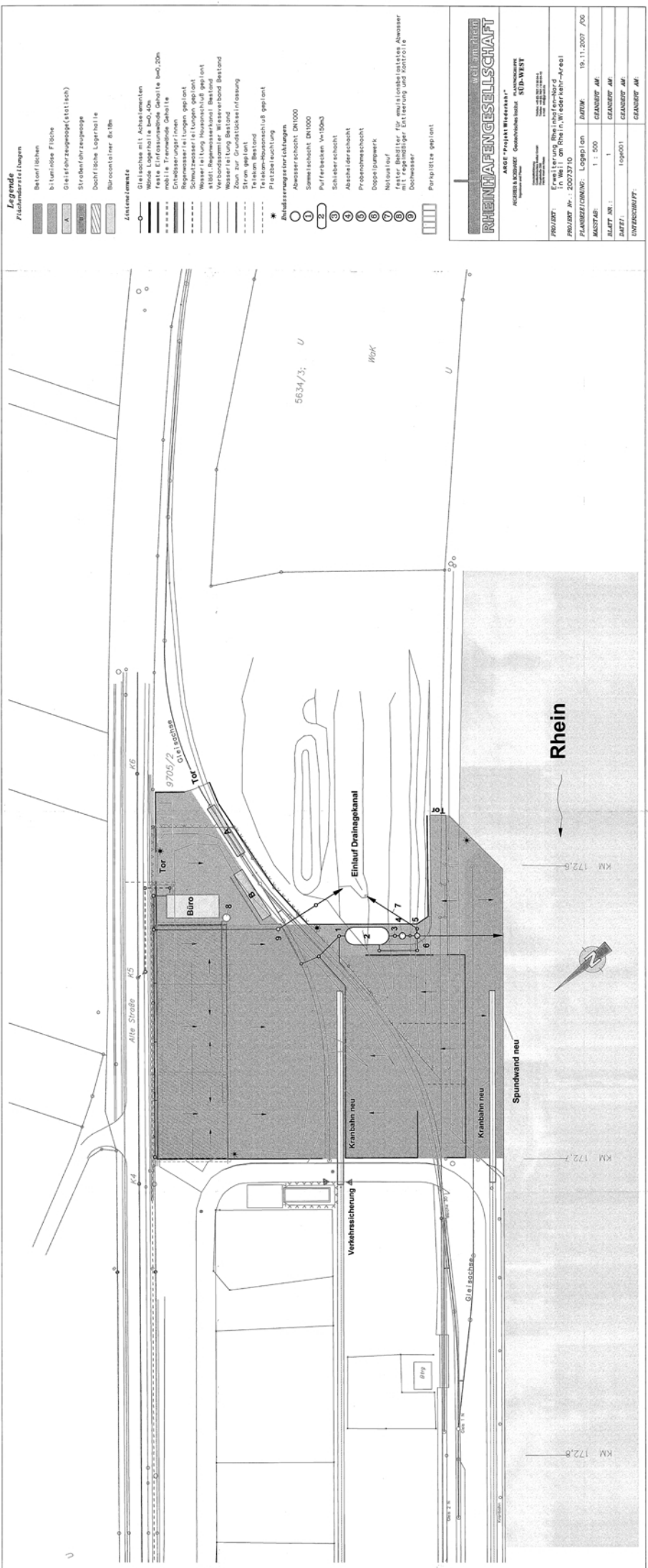
sur la base des résolutions 1995-I-29 et 2009-I-22 et de la procédure définie au document TP (95) 18,

approuve, après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, l'extension du port rhénan Weil - Nord.

Annexe

La société portuaire rhénane Weil am Rhein (<http://www.rheinhafen-weil.de/>) demande l'autorisation d'étendre le port rhénan Weil-Nord. Le port rhénan actuel Weil – Nord a fait l'objet en 1983 d'une autorisation sur le plan du droit fluvial ainsi que de la police fluviale et de la navigation. Pour l'extension prévue, le Landratsamt (LRA) de Lörrach a lancé une procédure de déclaration d'utilité publique conformément au droit fluvial, dans le cadre de laquelle une prise de position a été demandée à l'Office de l'eau et de la navigation de Fribourg. L'incidence sur la navigation étant minime, les délégations française et suisse ont été associées directement par l'Office de l'eau et de la Navigation de Fribourg par une lettre du 27.1.2010 en application de la procédure simplifiée.

Un plan de situation et un croquis en coupe de l'ouvrage sont joints.



Legende
Flächenmerkmale

- Betonflächen
- asphaltierte Fläche
- Kies-/Stein-/Zugspegestellchen
- Straßenführungsgeogee
- Dachföhrische Legeröhre
- Barocentrierte Röhre

- Zentraleinleit
- Gleitfläche mit Achsenmarken
- feste Einfuhrschwelle Höhe 100/200
- Einleitföhrungsschwelle
- Regenwasserleitungen geplant
- Schmutzwasserleitungen geplant
- Wasserleitung Horizontschuß geplant
- Verbundarmierter Wasserbeton Bestand
- Wasserleitung Bestand
- Zonen zur Grundstückesinfrassung
- Teilweise Bestand
- Teilweise Bestand

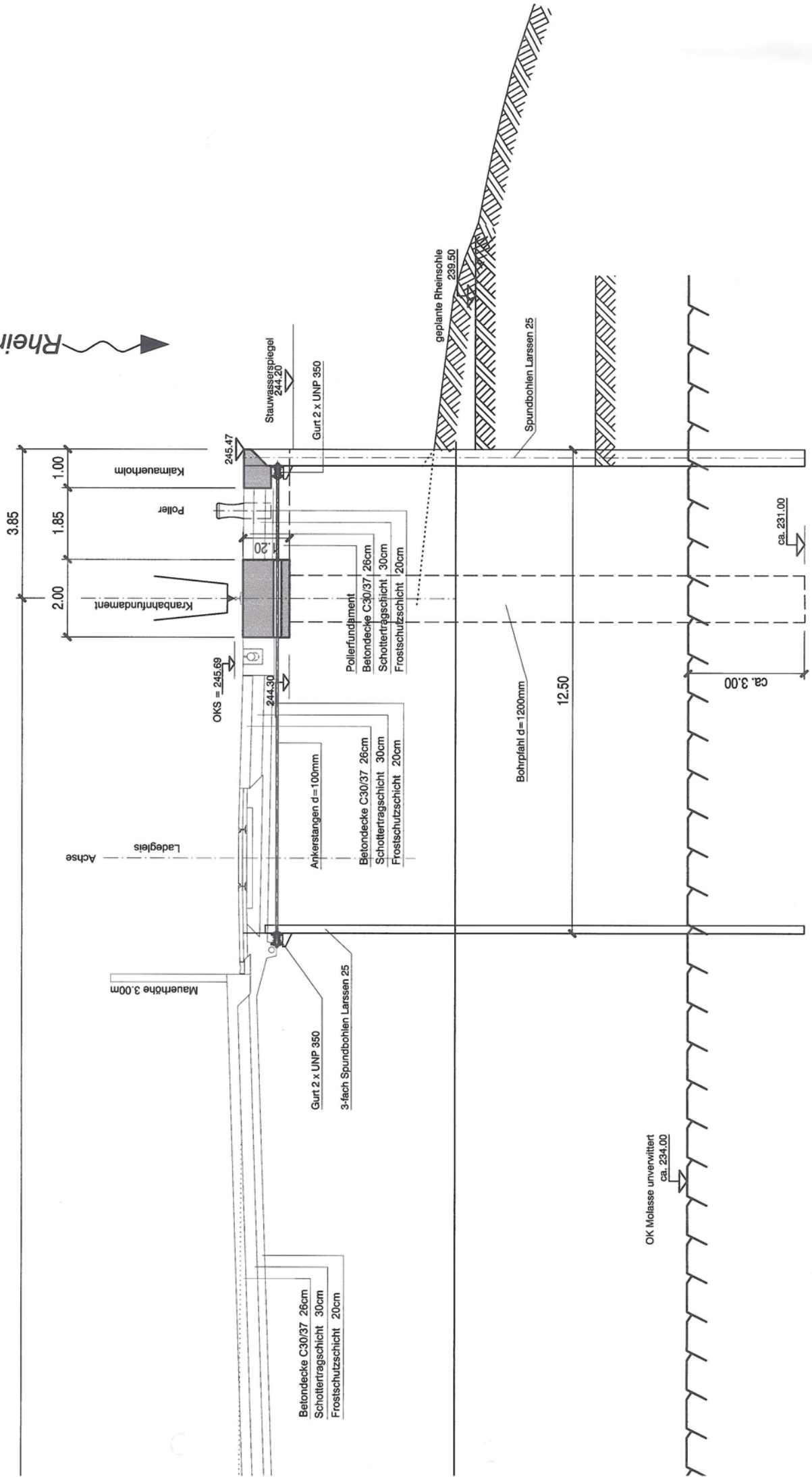
- * Plattenhochleitung
- Abwasserengerlöchlängen
- Abwasserrohrschicht DN1000
- Sammelrohrschicht DN1000
- Pufferbecken V=15000
- 1 Schieberbehälter
- 2 Abklärbehälter
- 3 Probenabnehmer
- 4 Doppelpumpe
- 5 Notlauf
- 6 Meterbehälter für emulsionsbelastetes Abwasser
- 7 800 Liter Behälter für Öl/Wasser
- 9 Dammbehälter für Öl/Wasser

- Pumpen
- Pumpen
- Pumpen
- Pumpen
- Pumpen

RHEINHAFFENGESELLSCHAFT
WEITERENTWICKLUNG
RHEINHAFFENGESELLSCHAFT
AGBES & SCHNEIDER, GmbH & Co. KG, Mannheim
AGBES & SCHNEIDER, GmbH & Co. KG, Mannheim
AGBES & SCHNEIDER, GmbH & Co. KG, Mannheim
AGBES & SCHNEIDER, GmbH & Co. KG, Mannheim

PROJEKT: Erweiterung des Bürogebäudes
PROJEKT NR.: 20023710
PLANNUMMER: 19.11.2007 / 00
MAßSTAB: 1 : 500
BLATT NR.: 1
ZURIT: 10p001
UNTERSCHRIFT:

Rhein



PROTOCOLE 33

Ouvrages de prise d'eau du projet de polder Wyhl/Weisweil

Résolution

La Commission Centrale,

sur la base des résolutions 1995-I-29 et 2009-I-22 et de la procédure définie au document TP (95) 18,

prend acte de l'approbation par son Comité technique permanent des ouvrages de prise d'eau du projet de polder Wyhl/Weisweil après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur.

Le rapport du Comité technique permanent relatif à ce projet de construction ainsi qu'un plan de situation sont joints en annexe.

Annexe

La construction de bassins de rétention sur le Rhin fait partie du programme intégré pour le Rhin (IRP) pour la protection contre les crues du Land de Bade-Wurtemberg.

Dans le cadre du programme intégré pour le Rhin sont prévus au total 13 bassins de rétention des crues. L'un de ces bassins de rétention est le polder de Wyhl/Weisweil, entre le p.k. 241,5 et le p.k. 253,0, avec un volume de rétention de 7,7 millions de m³ (voir le plan de situation ci-annexé).

Pour la prise d'eau seront construits trois ouvrages de prise d'eau permettant au total de déverser au maximum en période de crue 218 m³/s pour un débit de 4500 m³/s.

Pour la construction du polder Wyhl/Weisweil, le Regierungspräsidium (RP) de Fribourg lance une procédure de déclaration d'utilité publique. Dans le cadre de la procédure, l'Office de l'eau et de la navigation de Fribourg (WSA) a été auditionné en tant qu'interlocuteur concernant les intérêts publics et celui-ci a notamment fixé des exigences concernant la sécurité et le bon ordre de la navigation pour la protection du Rhin dans sa fonction de voie navigable.

Sous réserve que les exigences formulées par l'Office de l'eau et de la navigation de Fribourg soient respectées, rien ne s'oppose à la construction des ouvrages de prise d'eau. La construction et le fonctionnement des installations ne présentent aucun inconvénient du point de vue de la police fluviale et de navigation. Le chenal navigable est situé à une distance de 40 m de la rive droite.

L'Office de l'eau et de la navigation de Fribourg a été associé à la planification par le Land de Bade-Wurtemberg dès le lancement du projet et il est en contact permanent avec le RP de Fribourg dans le cadre du Jour fixe, de sorte que les planifications concernant la sécurité et le bon ordre de la navigation puissent être coordonnées très tôt.

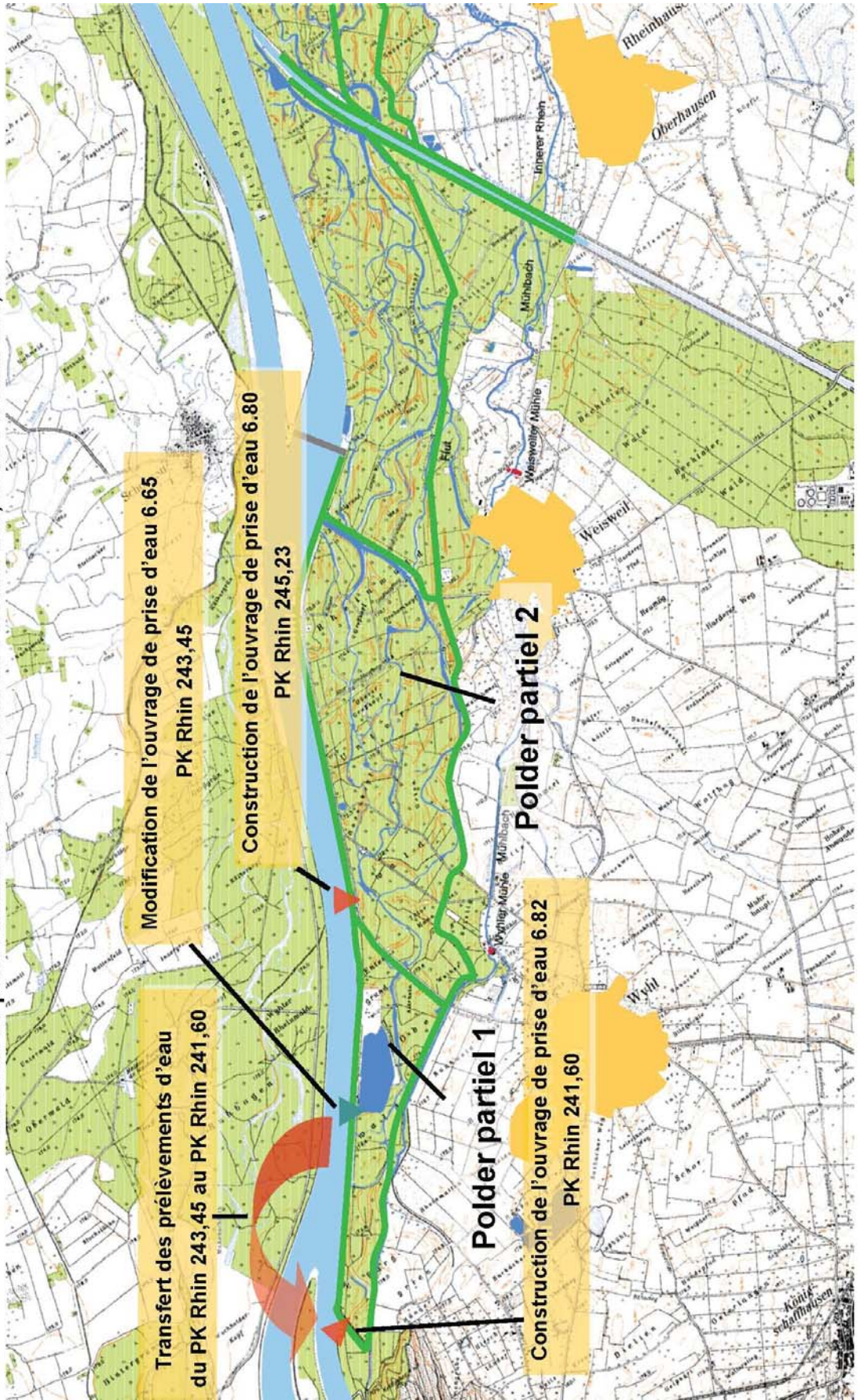
La communication de la délégation allemande relative aux ouvrages de prise d'eau du projet de polder Wyhl/weisweil (TP (10) 21 rev. 1) comporte des plans de situation détaillés ainsi que des croquis en coupe des ouvrages.

Annexe 1

Zone de retention Wyhl / Weisweil

Projet de construction / modification d'ouvrages de prise d'eau

Transfert de prélèvements d'eau du Rhin du PK Rhin 243,45 au PK Rhin 241,60



PROTOCOLE 34

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

(séparément)

PROTOCOLE 35

Approbation des comptes de l'exercice 2009 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2009.

PROTOCOLE 36

Approbation des comptes de l'exercice 2009 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2009 du Centre Administratif. Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 37

Agrément d'organisations non gouvernementales Candidature d'AQUAPOL

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2001-I-3.III et son annexe portant création d'un statut d'organisation non gouvernementale agréée et fixant les conditions de son obtention,

vu la demande d'agrément du 21 juillet 2010 d'AQUAPOL et l'engagement figurant dans cette demande de respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan européen d'AQUAPOL, compte tenu des intérêts et secteurs géographiques représentés parmi les membres de cette organisation laquelle regroupe notamment des organismes et des personnels de police de la navigation fluviale et des instances de contrôle de la navigation intérieure de nombreux Etats européens ;

attribue à cette association le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de 5 ans, renouvelable, pour les domaines d'activités suivants de la CCNR :

- promotion du transport par voie de navigation intérieure par le renforcement des garanties de légalité et de sécurité ;
- harmonisation des conditions juridiques et politiques du contrôle du respect de la réglementation en vue de favoriser l'intégration du réseau européen des voies navigables;
- contrôle et adaptation des standards de sécurité ;
- études prospectives sur l'évolution des conditions d'application de la réglementation dans la navigation intérieure dans les domaines de l'ordre, de la sécurité et de la prévention des pollutions ;
- amélioration de l'image de marque du transport fluvial en ce qui concerne l'ordre, la sécurité et la protection de l'environnement ;

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution à AQUAPOL.

PROTOCOLE 38

Agrément d'organisations non gouvernementales

Candidature de l'EBI

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2001-I-3.III et son annexe portant création d'un statut d'organisation non gouvernementale agréée et fixant les conditions de son obtention,

vu la demande d'agrément du 7 juin 2010 de la Fédération européenne des industries nautiques (EBI) et l'engagement figurant dans cette demande de respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan européen de l'EBI, compte tenu des professions et activités représentées parmi les membres de cette organisation laquelle regroupe notamment des associations nationales de constructeur de bateaux de sports, d'équipements et autres entreprises ayant leur domaine d'activité dans la navigation de plaisance ;

attribue à cette association le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de 5 ans, renouvelable, pour les domaines d'activités suivants de la CCNR :

- prise en compte de la navigation de plaisance dans le contexte de la navigation intérieure ;
- contrôle et adaptation permanente des standards de sécurité dans les domaines des bateaux de sports et de plaisance ;
- formation et développement des exigences de connaissance et de formation pour la navigation de plaisance et de sport ;
- harmonisation des conditions juridiques et économiques en vue de favoriser l'intégration du réseau européen des voies navigables en ce qui concerne la navigation de plaisance ;
- promotion de l'amélioration de l'infrastructure des voies navigables et des ports au bénéfice de la navigation de plaisance ;
- promotion d'innovations techniques dans le domaine de la navigation intérieure pour le secteur de la navigation de plaisance et sportive ;
- études prospectives sur l'évolution technologique, économique et sociale du transport par voie de navigation intérieure dans le domaine sportif et de plaisance ;
- réduction des émissions polluantes de toute nature susceptibles d'être provoquées par la navigation de plaisance et de sport ;
- amélioration de l'image de marque de la navigation intérieure ;

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution à l'EBI.

PROTOCOLE 39

Agrément d'organisations non gouvernementales

Candidature d'EDINNA

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2001-I-3.III et son annexe portant création d'un statut d'organisation non gouvernementale agréée et fixant les conditions de son obtention,

vu la demande d'agrément du 13 septembre 2010 d'EDINNA (Education in Inland Navigation) et l'engagement figurant dans cette demande de respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan européen d'EDINNA, compte tenu des institutions et pays représentés parmi les membres de cette organisation, laquelle regroupe notamment des organismes de formation des personnels de la navigation intérieure de divers pays européens ;

attribue à cette association le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de 5 ans, renouvelable, pour les domaines d'activités suivants de la CCNR :

- rapprochement et développement des systèmes de formation du personnel ;
- harmonisation des conditions juridiques applicables au personnel de la navigation intérieure dans le domaine de la formation en vue de favoriser l'intégration du réseau européen des voies navigables;
- prise en compte de conditions et standards de sécurité communs dans la formation du personnel ;
- modernisation et développement de l'appareil réglementaire en ce qui concerne la formation du personnel ;
- promotion d'innovations techniques telles que les simulateurs dans le domaine de la formation du personnel ;
- études prospectives sur l'évolution du transport par voie de navigation intérieure en ce qui concerne les questions de formation du personnel;

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution à EDINNA.

PROTOCOLE 40

Evolutions relatives à la pollution du Rhin en relation avec la navigation - MTBE et ETBE pris comme exemple de réduction des apports -

Pas de résolution

PROTOCOLE 41

Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2010 et du 31 décembre 2010 au 1er janvier 2011 entre 20 heures et 06 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2010 et celle du 31 décembre 2010 au 1er janvier 2011 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 42

Interruption de la manœuvre des écluses sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20.00 heures au dimanche à 08.00 heures et du dimanche à 20.00 heures au lundi à 06.00 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2011, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 43

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 44

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra les 26 et 27 mai 2011 à Bruxelles.