

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION D'AUTOMNE 2012

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2012 - II)

Strasbourg, le 29 novembre 2012

SESSION D'AUTOMNE 2012

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2012-II)

Strasbourg, le 29 novembre 2012

SOMMAIRE

Pages

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

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

II. Questions générales

Protocole 2 : Coopération internationale de la CCNR (Union européenne et organisations internationales).....	1
--	---

Protocole 3 : Développement durable de la navigation rhénane et intérieure.....	1
---	---

Protocole 4 : Stratégie de la Commission Centrale pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane	1
---	---

Protocole 5 : Organisation du Congrès de la CCNR en 2013 : « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable »	7
--	---

Protocole 6 : Prise en compte de GNL en navigation intérieure et mission de la CCNR.....	7
--	---

III. Questions juridiques

Protocole 7 : Examen d'une plainte formulée auprès de la CCNR.....	8
--	---

Protocole 8 : Conférence diplomatique en vue de la révision de la CLNI : bilan.....	11
---	----

Protocole 9 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	11
---	----

IV. Aspects économiques

Protocole 10 : Situation économique de la navigation rhénane	17
--	----

V. Patentes de batelier et équipages

Protocole 11 : Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin – Reconnaissance du certificat de conduite d'aptitude à la conduite au radar slovaques.....	30
--	----

Protocole 12 : Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (article 6.02).....	35
--	----

VI. Règles de circulation

Protocole 13 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin Amendement aux prescriptions pour le secteur réglé par avertisseurs Oberwesel - St. Goar (Sommaire, articles 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9).....	37
---	----

Protocole 14 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (Sommaire, articles 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 et annexe 3).....	45
--	----

VII. Services d'information fluviale sur le Rhin

Protocole 15 : Services d'information fluviale sur le Rhin.....	51
---	----

VIII. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 16 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.03, 9.15, ch. 1, 9 et 10, 9.20, ch. 2 a) et f), 24.02, ch. 2).....	52
--	----

IX. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Protocole 17 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	52
--	----

X. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigation

Protocole 18 : Etiages équivalents (EE) du Rhin 2012 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26)	53
---	----

Protocole 19 : Passerelle pour piétons et cycles à Gamsheim (2012-I-13).....	53
--	----

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

Protocole 20 : 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.....	59
--	----

XII. Budget et administration

Protocole 21 : Composition du Secrétariat – Secrétaire général -	81
--	----

Protocole 22 : Composition du Secrétariat – Secrétaire général adjoint.....	81
---	----

XIII. Questions diverses

Protocole 23 : 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	81
Protocole 24 : Interruption de la manœuvre des écluses sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine	82
Protocole 25 : Communiqué à la presse.....	82
Protocole 26 : Date de la prochaine session	82



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2012

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

**Coopération internationale de la CCNR
(Union européenne et organisations internationales)**

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Développement durable de la navigation rhénane et intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

**Stratégie de la Commission Centrale pour la réduction de la consommation de carburant et des
émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane**

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2011-II-9,

ayant pris connaissance du rapport de situation ci-annexé de son Comité du règlement de visite
"Possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en
navigation intérieure",

consciente du fait que les associations internationales de la navigation et d'autres secteurs économiques concernés saluent le rapport et souhaitent coopérer avec la Commission Centrale dans la perspective d'une réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure,

adopte la stratégie de la Commission Centrale pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane ci annexée et invite

- son Comité du règlement de visite,
 - à baser sur cette stratégie ses travaux concernant la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane et intérieure,
 - à compléter son programme de travail, après concertation avec les organisations et associations internationales intervenant en navigation intérieure européenne concernées dans le cadre d'une table ronde, par l'ajout des travaux complémentaires énumérés dans la stratégie,
- ses autres comités à baser également sur cette stratégie leurs éventuels travaux concernant la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre,

propose à la Commission européenne, à la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies et aux autres organisations internationales concernées de coopérer avec la Commission Centrale afin de créer autant que possible des synergies permettant d'atteindre l'objectif d'une réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure et d'utiliser aussi efficacement que possible les ressources limitées de l'économie, des États et des organisations.

Annexes

**Stratégie de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre
de la navigation rhénane**

A. Hypothèses

Outre l'importance majeure du Rhin par rapport à d'autres voies navigables, la navigation rhénane revêt un intérêt sur le plan environnemental et offre déjà actuellement, par le biais de reports de transports, un potentiel non négligeable pour la réduction de la pollution de l'environnement occasionnée par le transport et plus particulièrement des émissions globales de gaz à effet de serre.

Une navigation intérieure rhénane et européenne réellement durable exige toutefois davantage d'efforts. La CCNR est certaine que des progrès supplémentaires significatifs sont nécessaires à cet effet, notamment dans le domaine de la réduction des émissions de gaz et de particules ainsi que de la réduction de la consommation de carburant des bateaux de la navigation intérieure. Elle est consciente de la détermination de la communauté internationale à prendre des mesures visant à prévenir et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Bien que le volume absolu des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure soit faible par rapport à celui d'autres modes de transport, la CCNR estime nécessaire de réduire encore ces émissions conformément aux objectifs de réduction des émissions de ses Etats membres.

La CCNR constate à cet égard que la réduction des émissions de gaz à effet de serre ne peut être atteinte que par le biais d'une action concertée des États, de l'industrie et en particulier des entreprises de la navigation intérieure et que les mesures nécessaires pour l'adaptation de la voie navigable visant à permettre une exploitation efficiente des bateaux de la navigation intérieure sur le plan de la consommation d'énergie devront être prises par les administrations compétentes.

Toutes les options doivent être exploitées à cet effet, y compris les initiatives émanant de la profession de la navigation et du secteur portuaire, les systèmes d'incitation positive et les mesures de formation et d'information. La flotte existante doit être prise en compte afin que soient atteints dès que possible les objectifs fixés pour la réduction des émissions.

Une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure nécessite, à part la participation de toutes les parties prenantes, un grand nombre de mesures qui ne se limitent pas au bateau en tant que tel. La CCNR estime par conséquent qu'il conviendrait que toutes les parties prenantes coopèrent dans le cadre d'un réseau et s'engagent à atteindre un même objectif. Chaque partie prenante devrait apporter les contributions pour lesquelles elle est plus qualifiée que d'autres ou qui ne sont pas apportées par d'autres. Compte tenu du nombre élevé de parties prenantes et de mesures, il semble impossible dans la pratique de confier la planification et la coordination de tous les travaux à un seul organe. Il conviendrait plutôt que chaque partie prenante indique quelles sont les contributions qu'elle souhaite apporter, afin que les autres parties puissent en tenir compte.

Les entraves qui empêchent les parties concernées de prendre des mesures de nature à réduire les émissions de gaz à effet de serre, même lorsque ces mesures permettent de réduire les dépenses, doivent être supprimées afin que les mesures déjà connues ou restant à développer puissent réellement être mises en œuvre en navigation intérieure.

La CCNR offre à ses Etats membres et aux usagers du Rhin en tant que voie navigable le forum approprié pour échanger sur le plan international des constats et enseignements concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, pour élaborer conjointement des stratégies ainsi que pour examiner et adopter des programmes et mesures ayant des effets à l'échelle internationale.

La CCNR est certaine que la réduction des émissions de gaz à effet de serre contribue de manière significative à préserver l'environnement dans son ensemble et à améliorer l'utilisation des ressources. De nombreuses mesures qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre permettent aussi de réduire proportionnellement les émissions polluantes et de particules. Tel est notamment le cas pour la réduction de la consommation de carburant et avec l'utilisation de sources d'énergie alternatives. Enfin, de faibles émissions de gaz à effet de serre répondent aussi de plus en plus aux attentes des clients de la navigation intérieure et contribuent à assurer à la navigation intérieure un appui politique.

B. Objectifs

La CCNR appuie l'objectif ambitieux de la Commission européenne mentionné dans son livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources", à savoir d'atteindre d'ici à 2050 une réduction par rapport à 1990 d'au moins 60 % de la quantité absolue d'émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, et estime, elle aussi, que cet objectif peut être atteint par la navigation intérieure. La CCNR basera par conséquent ses travaux sur cet objectif.

La CCNR propose à toutes les parties prenantes et en particulier à la profession de la navigation de procéder de la même manière, afin d'assurer ainsi une démarche cohérente de tous les acteurs qui souhaitent contribuer à la protection du climat par une attitude responsable.

En particulier, les travaux prévus afin d'élargir les données de référence et de combler les lacunes sur le plan des connaissances permettront de quantifier avec suffisamment de précision l'évolution des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure et de fixer des objectifs intermédiaires. La CCNR vérifiera en 2020 si les émissions de gaz à effet de serre ont diminué conformément à ses objectifs. Elle évaluera sur cette base les mesures prises par la CCNR et adaptera sa stratégie si nécessaire.

C. Principes pour la mise en œuvre des objectifs

En vue de la mise en œuvre des objectifs décrits ci-avant, la CCNR observera les principes suivants :

1. La CCNR souhaite aboutir à une action concertée des États, de l'industrie et en particulier des entreprises du secteur de la navigation intérieure.
2. Chaque partie prenante apporte les contributions pour lesquelles elle est plus qualifiée que d'autres ou qui ne sont pas apportées par d'autres.
3. La CCNR se concertera avec la Commission européenne sur les activités dans le contexte européen. Si la Commission européenne envisage de réaliser elle-même ces travaux, la CCNR proposera son appui et sa coopération.

4. Compte tenu notamment de ses ressources limitées, la CCNR ne pourra réaliser ou appuyer qu'un certain nombre des travaux ultérieurs identifiés comme étant importants dans son rapport de situation. Elle se concentrera par conséquent sur les travaux
 - pour lesquels elle dispose de données ou possède des connaissances qui ne sont pas disponibles ailleurs dans la même ampleur ou qualité, par exemple en ce qui concerne l'activité réglementaire ou l'observation du marché,
 - qui permettent de développer des stratégies et ainsi de fixer des orientations à moyen et long termes pour les travaux de la CCNR,
 - qui constituent des travaux préparatoires nécessaires pour des mesures prises par ailleurs, notamment par la profession de la navigation, ou pour des travaux ultérieurs de la CCNR.La CCNR élaborera ses mesures en concertation avec les autres parties prenantes
5. Les mesures nécessaires pour une adaptation de la voie navigable permettant une exploitation efficiente des bateaux de la navigation intérieure sur le plan de la consommation d'énergie relèvent des administrations compétentes.
6. Les mesures à prendre en compte en priorité sont les suivantes :
 - mesures présentant un bon rapport coût / efficacité ;
 - initiatives individuelles et mesures prises sur une base volontaire ;
 - mesures présentant une grande utilité connexe, en particulier la réduction des émissions polluantes et l'amélioration de l'utilisation des ressources.
7. La flotte en service doit être prise en compte.
8. Les mesures à prendre ne doivent pas être en opposition avec d'autres objectifs de prévention des émissions ni affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation.
9. Les mesures pertinentes qui ont déjà été élaborées et qui sont déjà mises en œuvre dans certains États doivent être vérifiées et le cas échéant adaptées dans la perspective d'une mise en œuvre à l'échelle internationale.
10. Les connaissances encore manquantes doivent être acquises dès lors qu'elles sont nécessaires pour permettre des prises de décisions étayées de la part de la CCNR et des parties prenantes.
11. Les projets pilotes (par exemple l'utilisation de sources d'énergie alternatives) doivent être encouragés en vue d'une utilisation étendue en navigation rhénane.
12. Des étapes intermédiaires doivent être fixées pour l'atteinte des objectifs globaux susmentionnés.
13. La CCNR actualisera périodiquement son rapport de situation sur les émissions de gaz à effet de serre.
14. Une évaluation périodique du succès des travaux afin de garantir que les objectifs fixés seront effectivement atteints.

D. Travaux concrets pouvant être réalisés par les organes de la CCNR

La CCNR a déjà entamé de premiers travaux importants visant à réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure, notamment par la réalisation de son rapport de situation sur ce thème. Afin d'atteindre ses objectifs et compte tenu des principes énoncés ci-avant, la CCNR a l'intention de réaliser aussi les travaux ci-après :

1. Concertation avec les participants, notamment avec les associations internationales de la profession de la navigation intérieure, sur les travaux à effectuer et les mesures à prendre.
2. Elargissement des données de référence - obtention des informations manquantes
 - 2.1 Rapport complémentaire relatif à la navigation à passagers (estimation des émissions de gaz à effet de serre, description de spécificités par rapport à la navigation à marchandises)
 - 2.2 Elaboration de scénarios et vérification des objectifs quantitatifs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure
 - 2.3 Détermination du bilan carbone de la navigation intérieure par l'analyse des données de la CDNI.
3. Adaptation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure dans la perspective de l'autorisation de sources d'énergie alternatives
 - 3.1 Adaptation dans la perspective de l'autorisation du gaz naturel liquéfié
 - 3.2 Adaptation en vue de l'utilisation de systèmes de propulsion diesel-électriques
 - 3.3 Formulation de recommandations pour d'autres sources d'énergie alternatives (par exemple les piles à combustible pour les bateaux à passagers ou pour la production d'électricité)
 - 3.4 Examen de la possibilité d'interdire entièrement à moyen / long terme l'utilisation de substances nocives pour le climat (par exemple interdiction de certains agents extincteurs, agents frigorigènes, etc.)
4. Examen général de la possibilité d'introduire des indicateurs tels que
 - 4.1 un Energy Efficiency Design Index (EEDI)
 - 4.2 un standard obligatoire pour l'Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) ou une autre classification énergétique pour la navigation intérieure.
5. Examen de l'efficacité de mesures pour l'optimisation du trafic au moyen de systèmes à terre et à bord (extension de l'application AIS, gestion des écluses, ordinateur de bord, etc.)
6. Contribution à l'élaboration et à l'utilisation sur le plan international d'un programme "conduite intelligente" ("Smart Steaming").
7. Mise à disposition d'informations pertinentes pour le secteur de la navigation intérieure.
8. Appui aux projets pilotes pour l'utilisation de sources d'énergie alternatives.
9. Elaboration et mise en œuvre d'autres mesures permettant de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre de bateaux de la navigation intérieure, à la suite de la vérification effectuée et des travaux à finaliser progressivement.

10. Elaboration d'un système de suivi de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure rhénane et européenne dans le cadre de l'organe d'observation de la CCNR.
11. Examen de la possibilité d'intégrer la navigation intérieure aux systèmes de calculs des émissions et éventuellement propositions d'améliorations.

Annexe 2 (séparément)

PROTOCOLE 5

Organisation du Congrès de la CCNR en 2013 : «Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable»

Résolution

La Commission Centrale,

consciente de l'importance des questions de formation et d'amélioration des conditions de travail et des conditions sociales des transporteurs pour le développement durable de la navigation intérieure,

soucieuse de promouvoir les métiers de la navigation intérieure, qui a besoin de davantage de personnels navigants qualifiés,

rappelant sa mission de veiller à la prospérité de la navigation rhénane,

rappelant également les orientations de la présidence française de la Commission Centrale pour la période 2012/2013 concernant la modernisation du système de qualifications du personnel de la navigation intérieure et la reconnaissance de l'intérêt de ce mode de transport écologique pour le développement durable,

décide de consacrer le Congrès 2013 de la Commission Centrale, qui se tiendra à Strasbourg, les 3 et 4 décembre 2013, au thème « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable »,

invite le secrétariat à poursuivre en étroite collaboration avec la délégation française les mesures d'organisation du congrès susmentionné et à assurer les communications à prévoir dans ce cadre.

PROTOCOLE 6

Prise en compte de GNL en navigation intérieure et mission de la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Examen d'une plainte formulée auprès de la CCNR

Résolution

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

Annexe

Annexe au protocole 7

Maître,

Par votre plainte datée du 14 avril 2011, formulée au nom de la Société River Services GmbH, vous indiquez que la ville de Cologne prélève depuis septembre 2010 une « taxe culturelle » sur les nuitées dans les hôtels, laquelle est étendue aux bateaux à passagers faisant halte pour la nuit au port de Cologne. Vous contestez la conformité de cette taxe à l'article 3 de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin et demandez à la CCNR de fournir une interprétation de l'article 3 à cet égard.

La Commission Centrale a examiné la plainte que vous avez présentée en application de l'article 45 a) de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin et vous transmetts ci-après la résolution qu'elle a prise à ce sujet.

Conformément à son règlement concernant le droit de plainte et à l'article 46 de la Convention Révisée, cette résolution n'a toutefois valeur que de recommandation, une interprétation unanime des Etats membres de la CCNR n'ayant pas pu être dégagée au terme des débats. Cette résolution exprime la position d'une majorité des Etats membres, l'un des Etats membres ayant défendu une interprétation différente.

La recommandation motivée que je vous fais parvenir par le présent courrier ne peut dès lors être considérée comme une interprétation unanime de la Convention révisée.

Veillez agréer, Maître, l'assurance de ma considération distinguée.

Hans VAN DER WERF
Secrétaire général

**Recommandation
relative aux droits perçus sur les bateaux de croisière à l'arrêt**

Le principe d'exclusion de tout droit fixé par l'article 3 de la Convention de Mannheim s'applique à la navigation entendue dans le sens de services de transport par voie fluviale. Les croisières touristiques sont à compter parmi ces services. L'hébergement des passagers s'inscrit lui-même dans la prestation prévue dans le cadre des croisières touristiques. Ainsi les arrêts des bateaux dans les ports, y compris pour la nuit, relèvent de l'activité de navigation au sens de l'Acte de Mannheim.

Le principe fixé à l'article 3 ne comporte que deux limites admises selon l'interprétation constante qui en a été donnée.

Il s'agit d'une part des impositions à caractère général qui, à l'instar de l'impôt sur les sociétés et de la TVA, doivent s'appliquer aux compagnies de navigation comme elles s'appliquent à toute activité industrielle et commerciale. Le prélèvement par une collectivité locale de taxes liées à l'activité hôtelière ne relève pas de cette catégorie en raison de leur portée spécifiquement limitée à une zone géographique et à un secteur d'activité déterminés.

Il s'agit d'autre part, dans les ports, de droits portuaires qui, en application de l'article 27 de la Convention de Mannheim, ne peuvent excéder les montants nécessaires pour couvrir les coûts d'exploitation des installations utilisées par les bateaux.

PROTOCOLE 8

Conférence diplomatique en vue de la révision de la CLNI : bilan

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

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

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

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

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

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

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

Protocoles en cours de ratification

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

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

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

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

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

¹ Réserves et déclarations faites par l'Allemagne

Réserves :

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

Déclaration :

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

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

Réserve :

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

Déclaration :

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

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

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

Réserve

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

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

Déclaration

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

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

Réserve

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

Déclaration

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

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

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

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	10 mars 2004
BELGIQUE	22 septembre 2009
FRANCE	15 septembre 2005
LUXEMBOURG ⁵	14 mai 2002
PAYS-BAS	10 juillet 2000
SUISSE	16 juillet 1998

⁵ Déclarations et réserves faites par le Luxembourg

Le Gouvernement luxembourgeois est autorisé à désigner comme institution nationale aux termes de l'article 9 (1) de la Convention une institution nationale d'un Pays-Membre de l'Union Européenne.

Les infractions aux dispositions des articles 3 (1), 11, 12 (2) et 13 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, ainsi que les infractions aux dispositions des articles 2.01 (1) et (2), 2.02, 2.03 (1) et (2), 3.03 (1) 2^{ème} alinéa, 6.01 (1) et (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) et (2), 7.05 (1) et (2), 7.09, 9.01, 9.03 et 10.01 du règlement d'application prévu à l'Annexe 2 à la Convention sont punies d'une amende de dix mille et un à vingt-cinq mille francs.*)

Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la Navigation de la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien conformément aux dispositions de l'article 12 de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

*) *Note du secrétariat :*

Montant en euros : 247,92 €, respectivement 619,73 €

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

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

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002

Luxembourg : 25 mars 2004

Roumanie : 3 avril 2004

Suisse : 19 mai 2004⁶

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 14 novembre 2005

Bulgarie : 19 avril 2006

Pays-Bas : 20 juin 2006

Russie : 11 avril 2007

France : 11 mai 2007

Allemagne : 10 juillet 2007

Slovaquie : 27 novembre 2007

Moldavie : 21 avril 2008

Belgique : 5 août 2008

Serbie : 10 juin 2010⁷

⁶ **Déclaration faite par la Suisse**

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

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

⁷ **Déclaration faite par la Serbie**

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

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

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

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

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

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

Russie : adhésion le 10 octobre 2002

Pays-Bas : acceptation le 30 avril 2003

Hongrie : adhésion le 4 mai 2004

Autriche : adhésion le 9 novembre 2004

Bulgarie : ratification le 7 mars 2006

Luxembourg : ratification le 24 mai 2007

Allemagne : ratification le 31 janvier 2008

Moldavie : acceptation le 19 février 2008

France : approbation le 3 avril 2008

Roumanie : adhésion le 3 décembre 2008

Croatie : ratification le 4 mars 2009

Slovaquie : ratification le 20 octobre 2009

Ukraine : adhésion le 28 janvier 2010

Pologne : adhésion le 25 juin 2010

Serbie : adhésion le 6 janvier 2011

Suisse : adhésion le 8 février 2011

République tchèque : ratification le 21 septembre 2011

PROTOCOLE 10

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport verbal du Président de son Comité économique,

prend connaissance du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane au cours du premier semestre 2012 et sur les prévisions pour 2013.

Annexe

**Rapport à la Commission Centrale sur la situation économique de la navigation rhénane
au cours du premier semestre 2012 et sur les prévisions pour 2013**

I. Contexte économique et demande globale de transport

Au cours du premier semestre 2012, le volume de marchandises transportées sur le Rhin traditionnel a connu une croissance d'environ 1% par rapport à la même période de l'année précédente. Le volume transporté se situe autour de 94 millions de tonnes.

Ceci traduit un ralentissement de la hausse des volumes transportés. Entre le premier semestre 2010 et le premier semestre 2011, ce volume était passé de 87 millions de tonnes à 93 millions de tonnes. De même, une croissance encore plus marquée était observée entre 2009 et 2010.

Ce ralentissement s'explique, d'une part, par l'érosion des effets de la reprise. En général, après le creux de la vague d'une crise économique, la production et la demande en transport se redressent en suivant le principe dit des « ondes d'impulsion ». Pour commencer on a une croissance forte, suivie d'une érosion continue des effets de la reprise, qui finissent par « mourir » presque entièrement avec le temps.

D'autre part, il s'est produit en 2011, pratiquement au milieu de l'année, un nouveau pic de la crise de l'Euro, dont la demande en marchandises n'a commencé à se remettre qu'au cours des six premiers mois de l'année 2012.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Secteur agricole

En ce qui concerne les produits agricoles, les volumes transportés sont sous l'influence d'un grand nombre de facteurs, parmi lesquels le résultat des récoltes et les différentiels de prix entre les marchés européens et extra-européens des produits agricoles jouent le principal rôle. Les céréales constituent environ 60% de ce groupe de marchandises. Leur montée au cours du deuxième trimestre 2012 a entraîné une croissance de l'ensemble des transports d'environ 6% par rapport à l'année précédente (total transporté au cours du premier semestre : environ 6 millions de tonnes).

Avec environ 3,3 millions de tonnes dans les six premiers mois, les transports de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux sont équivalents à ceux du premier semestre 2011. La plus grande partie de ces transports consiste en huiles et graisses végétales pour 60 %, suivie des aliments du bétail pour 22 %

De plus ont été transportées environ 2,3 millions de tonnes d'engrais, ce qui représente une légère amélioration.

Minerais

Le premier semestre 2012 a vu le transport de 11,2 millions de tonnes de minerai sur le Rhin, dont le minerai de fer, avec 96%, représente la quasi-totalité. Au cours de la même période de l'année précédente, cette quantité était toutefois nettement plus importante (13,1 millions de tonnes de minerai). Ce recul est à mettre sur le compte de la diminution de la production sidérurgique. Pour finir, à partir du second semestre 2011 il y a eu une forte contraction de la demande d'acier.

Outre ces raisons liées à la conjoncture, il faut cependant également observer que la batellerie ne parvient pas à s'affirmer actuellement face au chemin de fer pour la conservation des parts de marché. À cet égard il faut également mentionner la nouvelle ligne de trains de marchandises « Betuwelijn » aux Pays-Bas, qui enregistre une forte croissance de transport de minerai et de charbon.

Charbon

Au cours du premier semestre 2012, environ 15 millions de tonnes de charbon ont été transportés sur le Rhin depuis Rheinfelden jusqu'à la frontière germano-néerlandaise. Ce chiffre dépasse d'environ 4% les résultats de l'année précédente durant le premier semestre 2011. Le chiffre atteint en mars était le plus élevé depuis un an et demi (à hauteur de 3 millions de tonnes environ).

Ainsi, contrairement au transport de minerais, le transport rhénan de charbon peut se maintenir à niveau. Ceci résulte notamment de la tendance continue à l'augmentation des importations de charbon et du fait que le charbon peut être considéré – pour l'Allemagne - comme « l'énergie de transition » au même titre que le gaz naturel.

Une observation couvrant plusieurs années fait apparaître que le transport de charbon, après la récession de 2009, s'est rapproché à plusieurs reprises du niveau d'avant la crise et a fini par l'atteindre. Ce niveau se situe à environ 2,5 millions de tonnes par mois sur le Rhin traditionnel.

Conteneurs

Au cours du premier semestre 2012, environ 660.000 conteneurs ont été transportés sur le Rhin traditionnel, correspondant à un volume d'environ 1 million d'EVP (équivalent vingt pieds). Le poids net des marchandises dans les conteneurs était de 7,5 millions de tonnes. Le volume total, calculé en EVP (tant pour les conteneurs pleins que pour les vides), dépassait de 2,4% environ celui transporté au cours des six premiers mois de 2011.

Il apparaît un écart structurel entre les conteneurs vides et pleins. Au cours du premier semestre 2012, le volume transporté de conteneurs pleins, en EVP, dépassait de 1% le chiffre de l'année précédente, le volume de conteneurs vides affichant quant à lui une progression de 5% environ. Cet écart, qui valait déjà pour l'année 2011, s'est maintenu au premier semestre 2012.

Entre autres raisons, le niveau de l'eau joue également un rôle, car en période de basses eaux le coût du fret pour les conteneurs vides augmente moins que pour des conteneurs pleins. De ce fait, en période de basses eaux, le transport de conteneurs pleins souffre d'un désavantage de prix par rapport à celui des vides.

Dans ce contexte, il faut naturellement prendre en compte la concurrence intermodale (sur les prix) et plus particulièrement celle avec le transport ferroviaire. En effet la voie ferrée n'est pas affectée par les variations du niveau de l'eau. La capacité supérieure offerte par le rail se traduit également par une pression sur les taux de fret du côté de l'offre.

Sable, gravier, pierre, terre et matériaux de construction

Au cours du premier trimestre 2012, les volumes suivants des produits de ce segment ont été transportés sur le Rhin :

- 10,7 millions de tonnes de sable, gravier, pierre et terre (90% du total du segment)
- 0,8 million de tonnes de ciment, chaux et gypse (6,7% du total)
- 0,28 million de tonnes d'autres matériaux de construction (2,3% du total)
- 0,14 million de tonnes de matériaux de construction céramiques (1,2 % du total)

L'ensemble présente une progression de 3% par rapport à la même période de l'année précédente.

b) Taux de fret

L'évolution du fret montre depuis le début de l'année 2011 une tendance à la baisse. En 2011, le bas niveau des eaux avait encore un effet protecteur. En revanche ces éléments externes n'ont plus d'influence sur la formation des taux de fret en 2012. C'est ainsi qu'entre le milieu de l'année 2011 et l'automne 2012, le taux de fret moyen pour la navigation à cale sèche a baissé de près de 10 %.

c) Hydraulicité du Rhin

L'hydraulicité était, du point de vue du chargement des bateaux, nettement plus favorable dans les premiers mois de 2012 qu'en 2011. Par rapport à la période de basses eaux de l'année précédente, cela a représenté sans aucun doute un net soulagement. Au début de l'année, en hiver, sont survenues des périodes de hautes eaux relativement marquées. Dans l'ensemble, les hauteurs d'eau disponibles n'ont pas stimulé le taux de fret.

III. Situation de la cale citerne

a) Volumes transportés

Produits pétroliers

Le transport de produits pétroliers a progressé d'environ 6% au premier semestre par rapport à l'année précédente. Depuis le début de l'année, un mouvement tendanciel à la hausse se fait sentir. Cette tendance, au même titre que la hausse de l'automne 2011, est une réaction à l'évolution des prix sur le marché des produits pétroliers. Les baisses de prix sensibles du second trimestre en constituent la principale explication.

Secteur de l'industrie chimique

Une évolution en dents de scie constitue depuis le début de 2008 le cadre d'ensemble pour ces produits, dans lequel s'intègre la demande de transport du premier semestre 2012. À cet égard le premier semestre 2012 a constitué un front d'onde positif, faisant suite à un segment baissier qui s'est étendu sur les trois premiers trimestres 2011.

Dans le contexte de ce mode d'évolution, on peut constater qu'au cours du premier semestre 2012 le volume transporté sur le Rhin s'est élevé à 8,4 millions de tonnes. Cela correspond presque exactement au volume qui a été enregistré pour le premier semestre 2011.

b) Taux de fret

Le fret est resté à un niveau relativement bas pendant le premier semestre. Il n'est pas actuellement possible d'identifier une quelconque tendance sur plusieurs années. Néanmoins, ce qui domine nettement ce sont les variations saisonnières de fin d'automne et, de façon moins visible, l'influence des prix sur les marchés des différents produits, qui affectent non seulement la demande mais également le montant du fret.

Des sondages effectués auprès des entreprises de navigation-citerne permettent de conclure à une baisse des taux de fret sur les trois premiers trimestres 2012. Ceci est dû en grande partie au processus de transition de la simple coque à la double coque.

IV. Évolution de l'offre de cale

Cale sèche

Les comptages pour 2012 restent encore très lacunaires, de sorte qu'il n'est pas possible d'avancer actuellement une valeur fiable pour les nouvelles constructions. Cependant, les chiffres des 10 premiers mois font à nouveau apparaître une baisse marquée, qui pourrait se révéler encore plus importante que le recul constaté entre 2010 et 2011.

D'après les chiffres de l'IVR, ont été mis sur le marché en tout durant l'année 2011 20 automoteurs à marchandises, 15 barges de poussage, 2 pousseurs et un remorqueur neufs.

Une comparaison du taux de constructions neuves en 2011 avec les chiffres de la décennie 2000-2010 aboutit au constat suivant: l'investissement en cale neuve est actuellement à un niveau comparable, en volume, à celui des années 2004, 2005 et 2006. Chacune de ces années a vu arriver sur le marché environ 100.000 tonnes de cale neuve.

Tableau 1 : Constructions neuves pour la navigation à cale sèche *

Année	Construction neuve - tonnes (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600

Source : IVR * Données pour la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, la France et la Suisse

Cale citerne

Selon les chiffres de l'IVR et les indications des sociétés de classification, le taux de nouvelles constructions pour la navigation-citernes s'est visiblement contracté en 2011 et 2012. Les chiffres les plus récents de l'IVR donnent pour l'année 2011 une mise au marché de 86 bateaux citernes neufs, pour un tonnage total d'environ 185.300 tonnes. Leur capacité moyenne se situe vers 2.900 tonnes. On peut ainsi observer, contrairement aux années 2009 et 2010, une nette réduction des investissements.

Tableau 2 : Constructions neuves pour la navigation-citerne *

Année	Construction neuve - tonnes (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000

Source : IVR * Données pour la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, la France et la Suisse

La diminution de constructions neuves pour 2011 par rapport à l'année 2010 se traduit par un pourcentage de 45% environ, ce qui équivaut pratiquement à une division par deux.

Bateaux à passagers.

10 nouveaux bateaux de croisière fluviale ont été mis sur le marché en Europe occidentale au cours de l'année 2011. Au cours des dix premiers mois de l'année 2012, il y a eu 12 constructions neuves ; la moitié navigue sous pavillon suisse. Quelques bateaux d'excursions journalières ont également été mis sur le marché, surtout en Allemagne et aux Pays-Bas

Une analyse de la pyramide des âges de la flotte de croisière, effectuée par le bureau d'études *SeaConsult*, montre qu'en avril 2010, environ 57% des unités circulant sur les eaux intérieures européennes (excepté la Russie) avaient 10 ans ou davantage. On peut tabler sur une durée d'exploitation moyenne de 20 à 30 ans. Cela conduit à prévoir un besoin de renouvellement dans les années à venir. De plus il faut prendre en compte la tendance au raccourcissement de la durée d'exploitation des bateaux de croisière.

Ce raccourcissement provient d'une part des progrès techniques constants dans la construction de bateaux de croisière (formules de propulsion alternatives, équipements modernes, etc.). Outre ces avancées techniques du côté de l'offre, l'évolution des attentes des consommateurs et des clients, en liaison avec la forte croissance du nombre de passagers (+8% par an) créera aussi une dynamique quantitative et qualitative marquée pour la construction de nouveaux bateaux de croisière fluviale.

V. Conditions d'exploitation en 2011 et durant le premier semestre 2012

Pour la **navigation à cale sèche**, les taux de fret ont encore baissé. Cette diminution n'est pas compensée par la légère hausse des volumes transportés, d'où une évolution à la baisse du chiffre d'affaires. Certes, le taux d'utilisation des bateaux s'est légèrement redressé par rapport à 2011, mais il reste encore inférieur d'environ 10 points au niveau d'avant la crise. Les moins bien placées en termes de taux d'utilisation sont actuellement les grosses unités (> 2.500 t), les moins affectées sont les plus petites unités (< 400 t).

En raison de la chute marquée du chiffre d'affaires et de la hausse continue des charges d'exploitation, le nombre de faillites s'est notablement accru dans la navigation intérieure néerlandaise fin 2011 et début 2012.⁸

L'évolution des charges d'exploitation au cours des trois premiers trimestres 2012 prolonge à peu près celle des trois dernières années. Les charges d'exploitation de la navigation à cale sèche ont subi une hausse de 4% au troisième trimestre 2012 par rapport au troisième trimestre 2011. La hausse des coûts de carburant a été particulièrement forte, avec un bond de 10%. La contribution des coûts salariaux à la hausse globale des charges est nettement plus réduite, avec environ 2%. Les frais d'assurance et d'entretien n'ont pratiquement pas changé.

En ce qui concerne la **navigation à cales citernes**, les volumes transportés ont légèrement augmenté, mais les taux de fret se sont contractés en 2012. L'utilisation des capacités de chargement est très limitée, comme précédemment, mais en 2011 elle avait connu un léger mieux. Dans l'ensemble n'est constaté aucun signe d'une amélioration significative des conditions d'exploitation.

⁸ Source : CBS

VI. Perspectives pour 2013

Cette perspective économique se base sur les évaluations les plus récentes de diverses organisations. Le Fonds monétaire international, en octobre 2012, a prévu pour la Belgique, la France et les Pays-Bas une croissance du PIB en termes réels inférieure à 0,5 %. Cela correspond globalement à la situation en 2012. La Suisse et l'Allemagne doivent également s'attendre à une situation similaire à celle de 2012 (environ 0,7 % de croissance), même si cela représente un léger mieux par rapport aux autres pays.

Les instituts allemands de recherche économique, tels que le *Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut*, envisagent pour l'économie allemande une croissance plus faible l'année prochaine, de l'ordre de 0,5 %. Une nouvelle aggravation éventuelle de la crise de l'Euro n'a pas été prise en compte dans ces prévisions.

Demande de transport pour la navigation à cale sèche

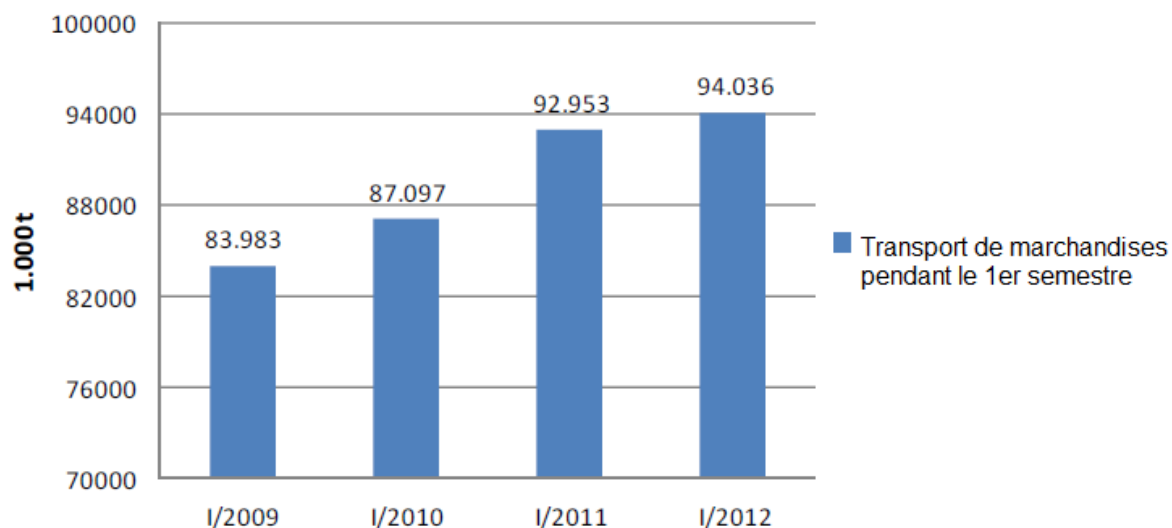
Dans le contexte de ces prévisions conjoncturelles, il ne faut s'attendre qu'à une légère croissance pour les segments du transport vraquier tels que charbons, produits de carrières et matériaux de construction. . Celle-ci pourrait avoir un ordre de grandeur de 1 à 3 %.

Demande de transport pour la navigation à cales citernes

Le même prévision que pour les produits en vrac s'applique aux produits chimiques. Au fil d'une évolution « latérale » des prix du pétrole, on peut également s'attendre à une croissance limitée pour le transport de produits pétroliers.

Graphiques et tableaux

Fig. 1 : Trafic sur le Rhin traditionnel durant le premier semestre 2012



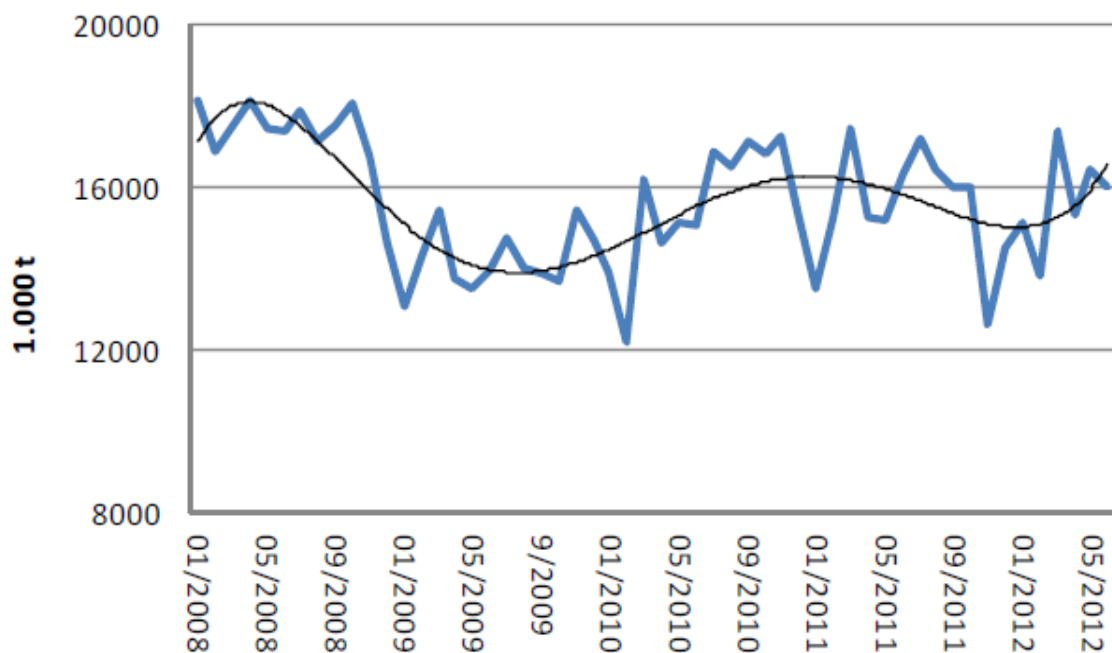
Sources : Destatis ; calculs du Secrétariat de la CCNR.

Tableau 3 : Trafic conteneurs sur le Rhin traditionnel durant le premier semestre 2012 *

Nombre de conteneurs		EVP		Poids des marchandises dans les conteneurs (en tonnes)	
Vides	Pleins	Vides	Pleins	Vides	Pleins
213.330	446.525	328.812	679.151	0	7.512.818
Nombre total = 659.855 conteneurs		Volume total = 1.007.963 EVP		Poids total des marchandises dans les conteneurs: 7.512.818 tonnes	

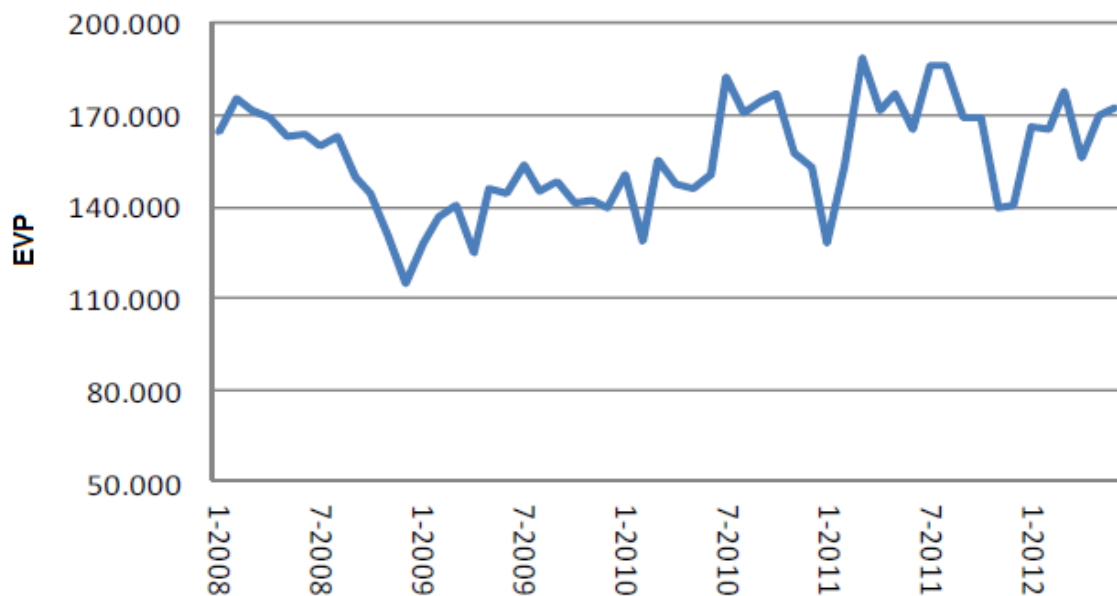
Source : Destatis; Graphiques CCNR * de Rheinfelden à la frontière germano-néerlandaise

Fig. 2 : Évolution mensuelle du transport de marchandises sur le Rhin traditionnel
(milliers de tonnes)



Source : Destatis

Fig. 3 : Trafic mensuel de conteneurs sur le Rhin traditionnel depuis début 2008
(en EVP)



Source : Destatis

Perspectives 2013

Évolution des frets en cale sèche

Secteur	Production/importations	Part dans le total des transports	Effets prévisibles sur la demande de transport <i>(Par rapport à l'année précédente)</i>
Agriculture	Les mauvaises récoltes seront compensées par les importations par voie de mer	16,00%	0
Charbonnages	Légère hausse des quantités de charbon importés	19,00%	+
Sidérurgie: minerais	La production sidérurgique allemande va plutôt stagner, en raison de l'évolution conjoncturelle attendue	20%	0
Sidérurgie: fer, acier	La production sidérurgique allemande va plutôt stagner, en raison de l'évolution conjoncturelle attendue	8,00%	0
Matériaux de construction	Légère animation dans le bâtiment	27,00%	+
Autres produits / conteneurs	Croissance toujours soutenue du secteur conteneurs	10%	+
Prévision d'ensemble pour la demande en navigation intérieure de transport de marchandises sèches			+
Produits pétroliers	Avec le développement latéral du prix du pétrole, le marché des huiles minérales pourrait s'animer quelque peu	60%	+
Produits chimiques	Industrie chimique +/- 0%	40%	0
Prévision d'ensemble pour la demande en navigation intérieure de bateaux-citernes			+

Source : NEA / Rabobank

Sources:

Eurofer

Euracoal

Union des importateurs allemands de charbon

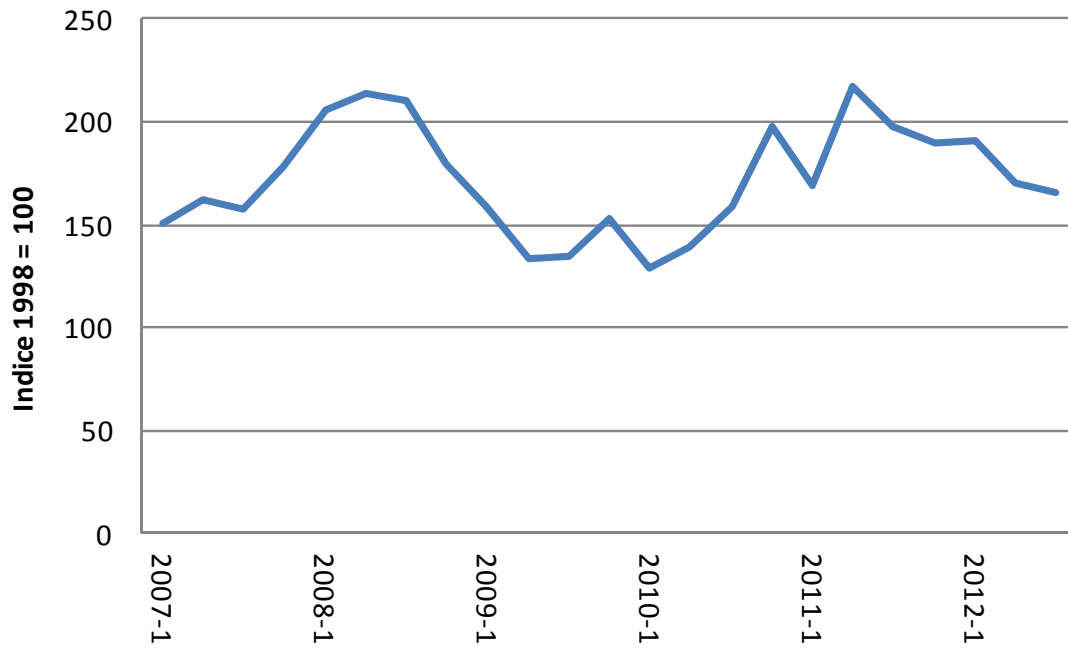
Fédération de l'Industrie chimique

CEFIC

Prévisions CNCR sur la base de l'évolution historique et de calculs

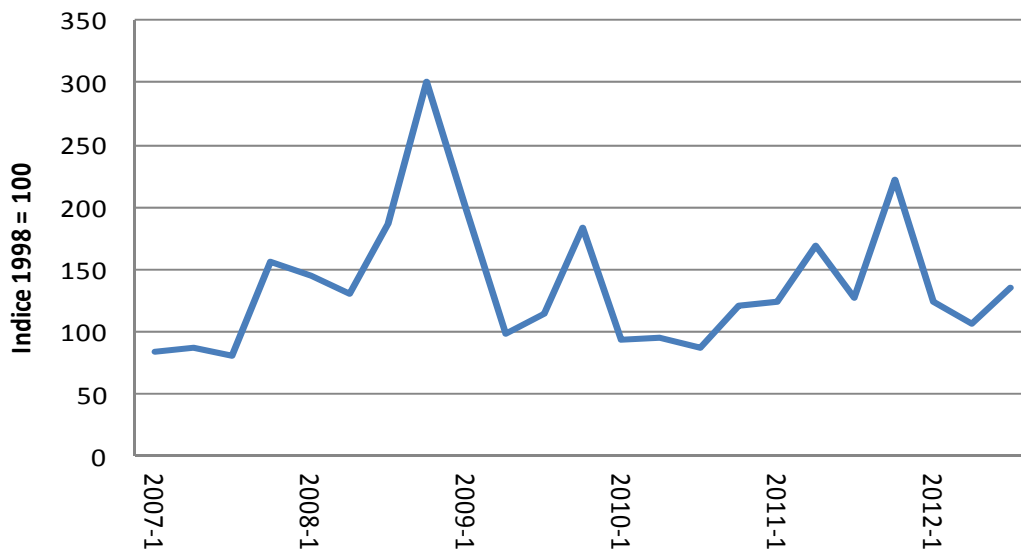
Evolution	
0 %	0
1 % - 5 %	- / +
6 % - 10 %	- - / + +
11 % - 15 %	- - - / + + +
16 % - 20 %	- - - - / + + + +
> 20 %	- - - - - / + + + + +

Fig. 4 : Évolution des taux de fret pour la cale sèche



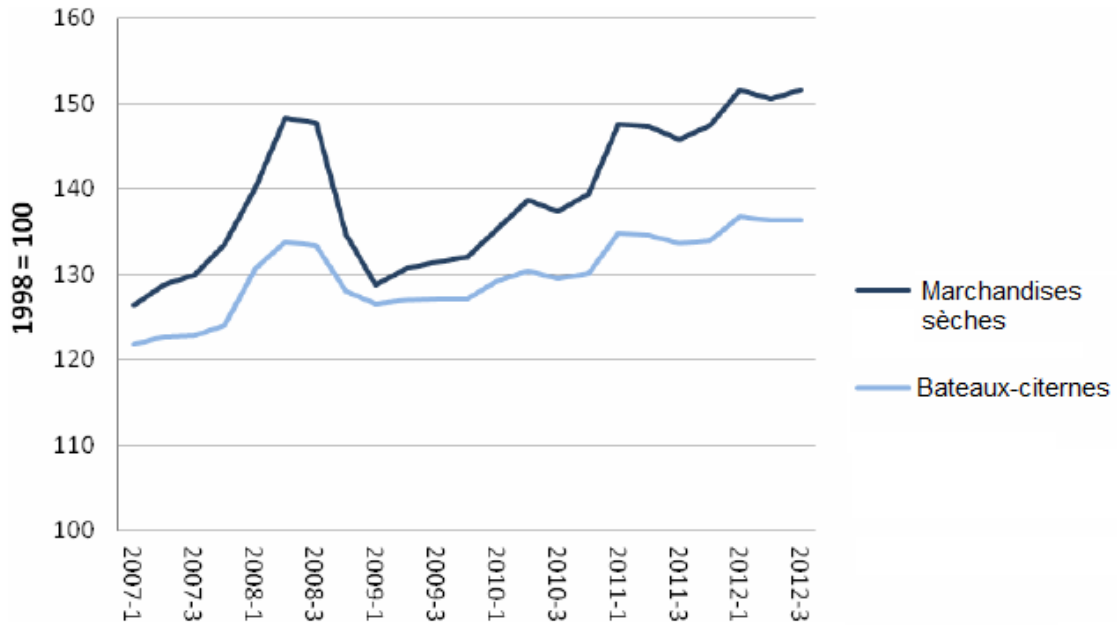
Sources : NEA , Rabobank

Fig. 5 : Évolution des taux de fret pour la cale citerne



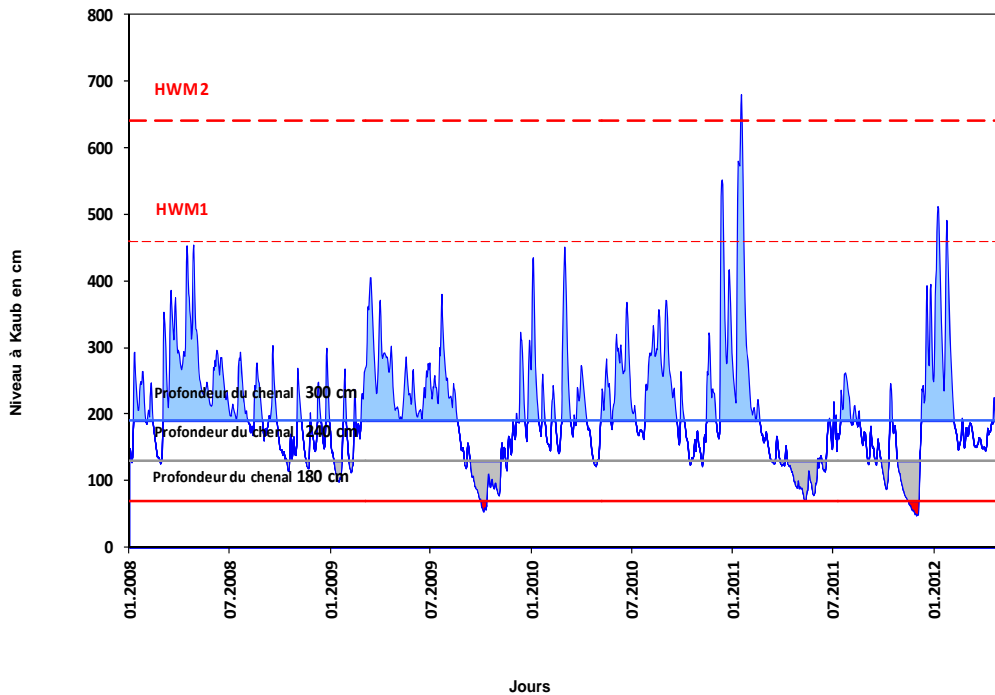
Sources : NEA , Rabobank

Fig. 6 : Évolution des charges d'exploitation



Sources : Rabobank / NEA Consulting

Fig. 7 : Hydraulicité du Rhin à Kaub



Sources : BfG

Tableau 4 : Nouvelles constructions

Type de bateau	2008			2009			2010		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Barges	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Total	148	432 333	128168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Automoteurs citernes	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Barges citernes	0	0		0	0		0	0	
Total	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Pousseurs	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Remorqueurs	4		3 890	5		7 780	1		810
Total	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Bateaux à passagers à cabines	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Bateaux d'excursion	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Total	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Type de bateau	2011			2012 (10 premiers mois)		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	20	57 600	26 665	4	10 790	8 244
Barges	15	43 000		4	12 000	0
Total	40	100 600	26 665	8	22 790	8 244
Automoteurs citernes	84	182 000	90 500	28	62 824	25 523
Barges citernes	2	3 262	0	0	0	0
Total	86	185 262	90 500	28	62 824	25 523
Pousseurs	2		1 268	2	1 756	8 166
Remorqueurs	1		5 280	0	0	0
Total	3		6 548	2	1 756	8 166
Bateaux à passagers à cabines	10		12 420	12	0	18 456
Bateaux d'excursion	9		2 421	3	0	1 062
Total	19		14 841	15	0	19 518

Source : IVR

PROTOCOLE 11

Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques

Résolution

La Commission Centrale,

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

adopte les amendements aux annexes D5 et D6 annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe seront en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2013.

Annexe

Annexe au protocole 11

A l'annexe D5 - « Certificats de conduite reconnus équivalents » - au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, la ligne relative au certificat de conduite slovaque est remplacée par :

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
SK	Certificat de capitaine de classe I <i>Preukaz odbornej spôsobilostiLodný kapitán I. triedy kategórie B</i>	<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. 	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	Modèle

Certificat de capitaine de classe I

Preukaz odbornej spôsobilosti Lodný kapitán I. triedy kategórie B

(recto)

Preukaz odbornej spôsobilosti
Ausweis der Fachqualifikation
B - Lodný kapitán I. triedy

Slovenská republika
Štátna plavebná správa

1. Vzorová Ing.
2. Jana
3. 27.09.1980-SK-Bratislava
4. 30.03.2007
5. 1849/07
6.
7.
8. B
9. Radar,
10. Bez obmedzenia
11. Duplikát

6.

5. 1849/07

SPÉCIMENTEN

(verso)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. Príezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul
/ Name des Inhabers
2. Meno držiteľa preukazu /Vorname des Inhabers
3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód Slovenskej republiky - miesto narodenia držiteľa preukazu
/ Geburtsdatum - Geburtsort
4. Dátum vydania preukazu / Ausstellungdatum
5. Číslo preukazu / Ausstellungsnummer
6. Fotografia držiteľa preukazu / Lichtbild des Inhabers
7. Podpis držiteľa preukazu / Unterschrift des Inhabers
8. B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru
Schiffskapitán I. Klasse. Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donaubabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze
9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz
/ Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, KW, Fahrgänge)
10. Dátum skončenia platnosti preukazu - Galia, bis
11. Záznamy obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia)
/ Vermerk(e) Beschränkungen

SPÉCIMENTEN

A l'annexe D6 – « Certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus équivalents » - du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, la ligne relative au certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar est remplacée par :

Etat	Nom du certificat reconnu	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) de délivrance	Modèle
SK	Certificat d'aptitude à la conduite au radar <i>Preukaz radarového navigátora</i>	--	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	Modèle

Certificat d'aptitude à la conduite au radar
Preukaz radarového navigátora

(recto)

SLOVENSKÁ REPUBLIKA
SLOWAKISCHE REPUBLIK
PREUKAZ radarového navigátora
AUSWEIS Radarnavigator

Číslo preukazu:
Ausweis Nummer: 1849/07

Priezvisko:
Zuname: Vzorová

Meno:
Vorname: Jana

Dátum narodenia:
Datum, Ort der Geburt: 27.09.1980

Rodné číslo:
Geburtsnummer: [redacted]

Vydala: Štátna plavebná správa v Bratislave
Ausgabe: Staatliche Schifffahrtverwaltung in Bratislava

Dátum vydania:
Datum der Ausstellung: 22.03.2007

Podpis/Unterschrift: [signature]

(verso)

Držiteľ preukazu odbornej pôsobnosti je na základe štátnej skúšky vykonanej pred komisiou Štátnej plavebnej správy v Bratislave

Der Inhaber des Befähigungsnachweises ist gemäss einer staatlichen Prüfung, abgenommen durch die Kommission der Staatlichen Schifffahrtverwaltung in Bratislava

oprávnený – berechtigt

k samostatnému vedeniu plavidla s vlastným strojovým pohonom za pomoci rádiolokátora.

zur selbstständiger Führung des Schiffes mit eigenem Maschinenantrieb unter Benützung einer Radaranlage.

PROTOCOLE 12

Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (article 6.02)

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de la délégation suisse,

adopte les amendements à l'article 6.02, chiffres 2 et 3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2013.

Annexe

Annexe au protocole 12

L'article 6.02, chiffres 2 et 3, est rédigé comme suit :

- « 2. La patente du Rhin est délivrée pour le Rhin ou pour une section déterminée du fleuve ; lorsqu'elle est délivrée pour une section déterminée du fleuve, elle est également valable pour la conduite d'un bateau à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40) et sur la section comprise entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,53) et les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) ; les certificats de conduite reconnus équivalents doivent être assortis d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 pour être valides sur la section décrite à l'article 7.05.
3. Pour la conduite d'un bateau à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40) et sur la section comprise entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,53) et les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92), il suffit :
 - a) au lieu de la patente visée à l'article 7.01, d'un certificat de conduite mentionné à l'annexe I de la Directive du Conseil 91/672/CEE ou d'un certificat de conduite délivré en vertu de la Directive du Conseil n° 96/50/CE ;
 - b) au lieu des patentes visées aux articles 7.02 à 7.04, d'un certificat de conduite reconnu équivalent par l'autorité compétente. »

PROTOCOLE 13

Amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 – Amendement aux prescriptions pour le secteur réglé par avertisseurs Oberwesel - St. Goar (Sommaire, articles 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9)

1. Sur le secteur entre Oberwesel et St Goar, le trafic fluvial est régulé depuis 1972 au moyen de signaux lumineux conformément à l'article 12.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR). Cette régulation est nécessaire car dans cette vallée étroite, qui comporte de nombreuses courbes, les bateaux ne bénéficient pas d'un contact visuel suffisant et les communications radiotéléphoniques directes entre les bateaux ne sont pas possibles sans perturbations. Les bateaux qui pénètrent dans le secteur régulé par avertisseurs doivent s'annoncer à la centrale de secteur d'Oberwesel. En fonction des dimensions des bâtiments et convois, celle-ci commute les signaux lumineux situés dans les sections parcourues par les bateaux. Le cas échéant, les montants doivent attendre le passage des avalants. Actuellement, le secteur d'une longueur d'environ cinq kilomètres est subdivisé en quatre sections régulées par avertisseurs.
2. La proposition présentée vise à simplifier et à clarifier les prescriptions correspondantes, mais surtout à étendre vers l'amont le secteur régulé par avertisseurs et à uniformiser la longueur des sections régulées par avertisseurs. Ce dernier projet nécessite la création d'une cinquième section régulée par avertisseurs.
3. L'extension proposée vers l'amont permet d'inclure dans les secteurs régulés par avertisseurs une section située à proximité du Tauberwerth où les accidents sont fréquents. Le projet d'uniformiser la longueur des sections permet de faciliter la traversée du secteur régulé par avertisseurs.
4. Afin que les bateliers puissent visualiser aisément le secteur régulé par avertisseurs et afin d'illustrer les prescriptions correspondantes, une carte est mise à la disposition des bateliers en annexe au RPNR.
5. Il est prévu d'introduire dans un premier temps la nouvelle prescription sous la forme d'une prescription de caractère temporaire. Avant toute introduction définitive, les enseignements acquis entre temps seront analysés avec la participation de la profession de la navigation et les conclusions seront prises en compte dans la prescription définitive.
6. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

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

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

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

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

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

Conséquences de ces modifications

Ces modifications n'ont aucune incidence négative sur la batellerie. Au contraire, il est probable que cette mesure facilitera la navigation sur le Rhin entre Oberwesel et St Goar et que le nombre des accidents s'en trouvera réduit, ou qu'au moins les conséquences possibles de ces accidents s'en trouveront réduites.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

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

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

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

adopte les amendements au sommaire, aux articles 9.07, chiffre 3, lettre c, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, qui sont annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur du 1^{er} décembre 2013 au 30 novembre 2016.

Annexe

Annexe au protocole 13

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"Article 9.08

Navigation de nuit sur le secteur Bingen - St. Goar

Entre Bingen (p.k. 530,00) et St. Goar (p.k. 556,00), la navigation de nuit n'est autorisée que pour les bâtiments qui utilisent la radiotéléphonie sur les voies 10 (bateau-bateau) et respectivement 18 ou 22 et qui utilisent le radar en navigation vers l'aval."

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

"Article 12.02

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

1. Le secteur dont la centrale de secteur Oberwesel assure la régulation par avertisseurs (secteur réglé par avertisseurs) est compris entre le p.k. 548,50 et le p.k. 555,43 (annexe 9).
2. Le secteur Oberwesel - St. Goar comporte les postes d'avertisseurs suivants :
Poste A : p. k. 550,57, rive gauche, près de l'Ochsenturm à Oberwesel ;
Poste B : p. k. 552,80, rive gauche, au Kammereck ;
Poste C : p. k. 553,61, rive gauche, au Betteck ;
Poste D : p. k. 554,34, rive gauche, en face de la Loreley ("Die Lützelsteine") ;
Poste E : p. k. 555,43, rive gauche, à la Bank.

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

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

Panneau	N° de la section	Limite amont de la section	Limite aval de la section
Poste A			
supérieur	1	p.k. 548,50	p.k. 549,50
inférieur	2	p.k. 549,50	p.k. 550,57
Poste C			
supérieur	3	p.k. 550,57	p.k. 551,30
milieu	4	p.k. 551,30	p.k. 552,40
inférieur	5	p.k. 552,40	p.k. 553,60
Poste D			
supérieur	4	p.k. 551,30	p.k. 552,40
milieu	5	p.k. 552,40	p.k. 553,60
inférieur	6	p.k. 553,61	p.k. 554,34
Poste E			
supérieur	6	p.k. 553,61	p.k. 554,34
inférieur	7	p.k. 554,34	p.k. 555,43

4. Les signaux donnés par les postes d'avertisseurs indiquent ce qui suit pour les sections correspondantes :

- a) trois traits lumineux blancs formant triangle (fig. 1) :
dans la section se trouve au moins un convoi avalant d'une longueur supérieure à 110 m.

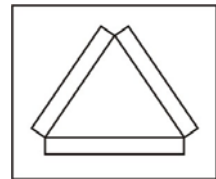


Figure 1

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

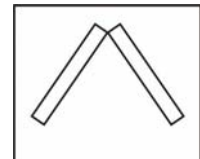


Figure 2

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

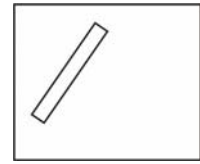


Figure 3

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

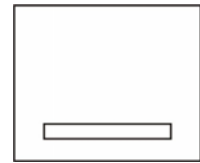


Figure 4

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

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

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

"Article 12.03

Règles particulières pour la navigation sur le secteur réglé par avertisseurs

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

Cette interdiction de croisement s'applique

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

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

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

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

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

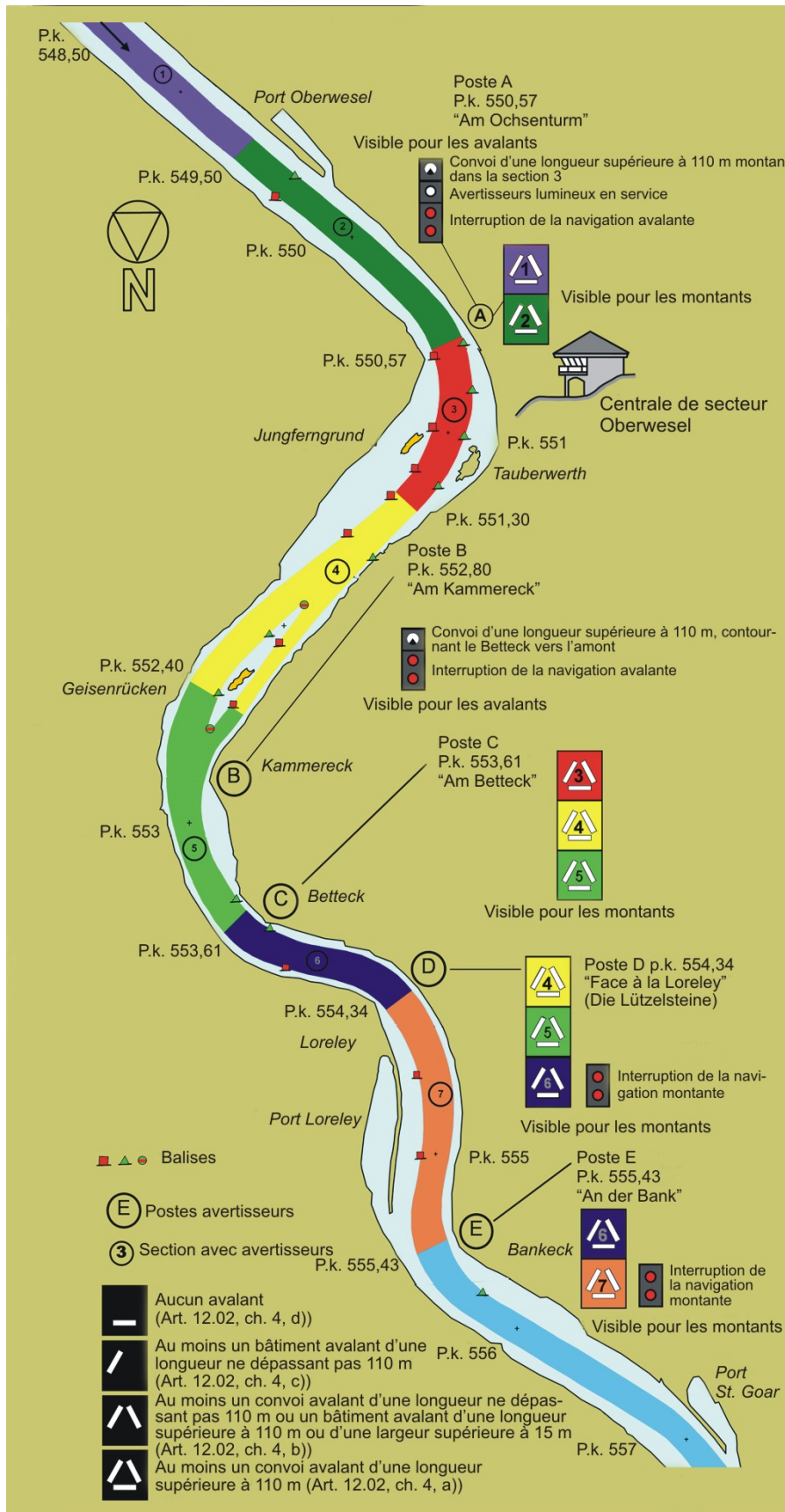
S'il ne s'annonce pas d'avalant, les montants ne peuvent contourner le Banheck, le Betteck ou le Jungferngrund que s'ils ont reçu au préalable sur la voie 10 un son grave d'une durée d'une seconde. Ce son constitue le contrôle du fonctionnement correct de la radiotéléphonie sur le secteur d'Oberwesel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

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

6. L'annexe 9 est rédigée comme suit :

"Annexe 9

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



PROTOCOLE 14

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (Sommaire, articles 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 et annexe 3)

1. Il convient de corriger dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), le renvoi à la norme européenne EN 14744 relative aux feux de navigation des bâtiments de la navigation intérieure et de la navigation maritime.
2. Certains secteurs du Rhin sont utilisés de plus en plus souvent pour la pratique de sports de plongée. Afin d'attirer l'attention de la navigation de passage sur la présence de plongeurs et de réduire ainsi le risque d'accidents durant la plongée, est prévue une signalisation obligatoire des bâtiments à partir desquels est pratiquée la plongée. Cette signalisation concerne à la fois la pratique de sports de plongée et la plongée professionnelle dans le cadre de travaux de construction et après des avaries.
3. A l'occasion d'un nouveau mesurage du secteur suisse du Rhin, il s'est avéré que les indications kilométriques utilisées jusqu'ici ne sont pas toutes exactes. Il convient par conséquent d'adapter les indications figurant dans le RPNR. Ces adaptations concernent exclusivement le secteur du Rhin situé sur le territoire national de la Suisse et n'ont aucune incidence sur les indications kilométriques pour les autres secteurs du Rhin.
4. Afin de garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure est prévue une diminution de la largeur maximale des bâtiments isolés sur le secteur néerlandais du Rhin Neder-Rijn et Lek, entre Pannerden et le Lekkanaal. Cette limitation de la largeur maximale de bâtiments isolés a pour objectif de garantir la sécurité lors du croisement de convois poussés.
5. Le RPNR comporte en annexe des croquis illustrant la signalisation de bâtiments et de convois. Il convient de préciser le texte qui figure sous l'un de ces croquis.
6. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

Ces modifications visent à corriger ou à préciser les prescriptions actuelles ou à améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure.

1. La date de parution de la norme européenne EN 14744 à laquelle il est fait référence dans le RPNR est erronée.
2. Sur le Rhin supérieur sont survenus des incidents avec des plongeurs qui, en pratiquant leur sport, ont sous-estimé les dangers liés au passage de bateaux de la navigation intérieure. De tels incidents résultent du fait que les plongeurs ne sont généralement pas vus par la navigation de passage qui, par conséquent, n'est pas en mesure de tenir compte de leur présence. Afin de rendre visible les plongeurs au moins de manière indirecte, il conviendrait que les bâtiments à partir desquels ils pratiquent la plongée arborent une signalisation.
3. Plus de dix prescriptions du RPNR font référence aux indications kilométriques sur le secteur suisse du Rhin. La modification partielle du marquage kilométrique de ce secteur rend erronées les indications correspondantes dans le RPNR.

4. Sur le secteur Neder-Rijn/Lek, les dimensions maximales des bâtiments sont fixées à l'article 11.01 du RPNR et des convois poussés à l'article 11.02 du RPNR. Dans le passé, la largeur maximale était fixée à 17,70 m. La raison n'était pas d'ordre nautique, mais pratique, puisque les écluses du Neder-Rijn/Lek ont une largeur physique de 18,00 m. A l'époque tous les bâtiments qui y naviguaient avaient une longueur maximale de 110 m et une largeur maximale de 11,45 m.

En 2006, la longueur maximale des bâtiments a été augmentée de 110 m à 135 m. L'augmentation de la longueur était argumentée du point de vue nautique, alors que pour la largeur seul l'aspect physique des écluses a été pris en compte. Il n'y avait pas de raison de prendre en compte une « largeur nautique », puisque les largeurs standard ne dépassaient pas 11,45 m. Par conséquent aucun problème ne se posait du point de vue pratique.

Par contre, ces dernières années l'augmentation des dimensions entraîne des variations en longueurs et largeurs. Théoriquement, naviguer avec un bâtiment d'une longueur de 135 m et d'une largeur de 17,70 m est autorisé. Cela n'a jamais été voulu, puisque compte tenu des largeurs d'encombrement et des rayons de giration, cela entraverait la sécurité et la fluidité du trafic sur le Neder-Rijn/Lek sur le trajet Pannerden-Lekkanaal. Une largeur de 17,70 m n'est pas souhaitable lorsque l'objectif est de garantir la sécurité et la fluidité du trafic tout en tenant compte des caractéristiques des eaux navigables. Les largeurs d'encombrement des bâtiments (135 m x 15,00 m) et celles des convois poussés (186,50 m x 11,45 m) sont analogues. Une solution logique serait donc de réduire la largeur maximale à 15,00 m.

5. Le texte figurant sous le croquis 12 de l'annexe 3 au RPNR peut prêter à confusion. La modification de ce texte vise à le rendre plus clair.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Il serait possible de renoncer aux modifications prévues et de maintenir les indications actuelles du RPNR.

Conséquences de ces modifications

Ces modifications n'ont aucune incidence négative sur la batellerie.

1. Il s'agit seulement de modifier le renvoi à la norme EN 14744. La norme elle-même n'a pas été modifiée, de sorte que les exigences concernant les feux arborés par les bâtiments de la navigation rhénane ne sont pas non plus modifiées.
2. Les bâtiments à partir desquels est pratiquée la plongée doivent désormais arborer un panneau présentant un symbole correspondant. La prescription prévue reprend une prescription actuelle du CEVNI. Le coût occasionné aux propriétaires des bâtiments à partir desquels est pratiquée la plongée pour l'acquisition des panneaux est minime.
3. Les indications kilométriques dans le RPNR précisent généralement le champ d'application géographique de la prescription correspondante. La correction des indications kilométriques dans le RPNR évite ainsi une interprétation et une application erronées des prescriptions et contribue à améliorer la sécurité juridique. La correction prévue n'implique aucune modification de la prescription en tant que telle, de sorte qu'elle ne donne lieu à aucun coût ni aucune charge supplémentaires pour la profession de la navigation.

4. Cette modification améliore la sécurité et le bon ordre de la navigation sur le Neder Rijn et le Lek entre Pannerden et le Lekkanal. Dans ce secteur, il n'y a pas (encore) de bâtiment de plus de 15,00 m de large. Par conséquent cette mesure n'a aucun effet négatif sur la navigation du point de vue économique. La mesure sera sans conséquence pour le transport entre Rotterdam et Duisburg, ce secteur n'étant pas relié directement à celui du Boven-Rijn – Waal.
5. Les croquis annexés au RPNR pour décrire la signalisation des bâtiments et convois visent à illustrer les prescriptions auxquelles correspondent ces croquis. La modification prévue des indications qui figurent sous le croquis évite ainsi une interprétation et une application erronées des prescriptions et contribue à améliorer la sécurité juridique. La modification prévue n'implique aucune modification de la prescription en tant que telle, de sorte qu'elle ne donne lieu à aucun coût ni aucune charge supplémentaires pour la profession de la navigation.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Un rejet de ces modifications aurait pour conséquence un statu quo au détriment de l'amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation et rendant plus difficile l'application des prescriptions concernées.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

afin d'améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation et de corriger et précise certaines prescriptions,

adopte les amendements au sommaire, aux articles 1.01, lettre t), u), v), 3.34, 9.01, chiffre 1 et 2, 9.10, chiffre 1, lettre a), 10.01, chiffre 1 et chiffre 3, 11.01, chiffre 5, 11.02, chiffre 3, 12.01, chiffre 6, lettre a), 13.01, chiffre 2, 14.02, chiffre 1 à 3 et annexe 3 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, qui sont annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2013.

Annexe

Annexe au protocole 14

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

L'indication relative à l'article 3.34 est insérée comme suit :

"3.34 Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique"

2. *L'article 1.01, lettres t), u) et v), est inséré comme suit :*

"t) "feu blanc"

"feu rouge"

"feu vert"

"feu jaune" et

"feu bleu"

un feu dont la couleur est conforme aux exigences du tableau 2 de la norme européenne EN 14744 : 2005 ;

u) "feu puissant"

"feu clair" et

"feu ordinaire"

un feu dont l'intensité est conforme aux exigences du tableau 1 de la norme européenne EN 14744 : 2005 ;

v) "feu scintillant", "feu scintillant rapide" :

un feu dont le nombre de périodes de lumière est conforme en tant que feu scintillant aux exigences de la ligne 1 et en tant que feu scintillant rapide aux exigences de la ligne 2 ou de la ligne 3 du tableau 3 de la norme européenne EN 14744 : 2005 ;"

3. *L'article 3.34 est inséré comme suit :*

"Article 3.34

*Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés
pour la pratique de la plongée subaquatique
(Annexe 3 : croquis 65)*

Tout bateau utilisé pour la pratique de la plongée subaquatique doit, outre la signalisation prescrite par les autres dispositions du règlement, porter :

une reproduction rigide, d'au moins 1 m de hauteur, du pavillon "A" du Code international de signaux, placée à un endroit approprié et à une hauteur telle qu'elle soit visible, de nuit comme de jour, de tous les côtés."

4. L'article 9.01, chiffres 1 et 2, est rédigé comme suit :

- "1. Le dépassement est interdit entre la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) et la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) à Bâle. Cette interdiction ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux bâtiments munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente.
2. Entre la Dreirosenbrücke (p.k. 167,80) et la Mittlere Rheinbrücke (p.k. 166,53) à Bâle les bâtiments motorisés, les convois remorqués et les convois poussés doivent tenir à la remonte une vitesse minimale de 4 km/h, mesurée par rapport à la rive."

5. L'article 9.10, chiffre 1, lettre a), est rédigé comme suit :

"a) de l'armée française entre Bâle (p.k. 168,39) et Lauterbourg (p.k. 352,00) et"

6. L'article 10.01 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit :

- "1. Entre la Mittlere Brücke à Bâle (p.k. 166,53) et les écluses de Kembs (p.k. 179,10) ainsi qu'entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), en temps de hautes eaux, si la hauteur des eaux se trouve entre les marques de crue I et II, la navigation est soumise aux restrictions suivantes :"

b) Le chiffre 3, tableau (Secteur "Bâle"), est rédigé comme suit :

"

Secteurs	Echelles de référence pour les montants et les avalants	
	Hauteur des eaux	
	Marque I	Marque II
Bâle (p.k. 166,53)		
Bâle - Ecluses de Kembs	Bâle-Rheinhalle 7,00	8,20

"

7. L'article 11.01, chiffre 5 est rédigé comme suit :

- "5. Sauf autorisation spéciale de navigation délivrée par l'autorité compétente pour le secteur à parcourir, la largeur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser 22,80 m de façon générale et pour le secteur situé entre Pannerden (p.k. 867,46) et le Lekkanaal (p.k. 949,40), elle ne doit pas dépasser 15,00 m."

8. L'article 11.02, chiffre 3, est modifié comme suit :

a) Le tableau ad 3.1 - Secteur "Bâle", première ligne, est rédigé comme suit :

"

	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
3.1	Bâle (p.k. 166,53) - Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00)		

"

b) Le tableau ad 3.6 - Secteur "Pannerden - Lekkanaal", est rédigé comme suit :

"

3.6	a) Pannerden (p.k. 867,46) - Lekkanaal (p.k. 949,40)	135	15
	b) en outre, pour les convois poussés d'une longueur supérieure à 110 m équipés d'un boteur actif d'une puissance suffisante. Une interdiction de dépassement et de croisement est applicable entre IJsselkop (p.k. 878,60) et Arnhem (p.k. 885,00)	186,50	11,45
L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure. Les dimensions maximales des convois poussés naviguant sur le canal Amsterdam-Rhin et croisant le Lek à Wijk bij Duurstede sont de 200 m en longueur et 23,50 m ²) en largeur.			

"

9. L'article 12.01, chiffre 6, lettre a), est rédigé comme suit :

"a) Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Lauterbourg (p.k. 352,00),"

10. L'article 13.01, chiffre 2, est rédigé comme suit :

"2. Le présent chapitre s'applique aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils naviguent entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,53) et le garage aval des écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92)."

²⁾ S'agissant du trafic de croisement "Nord-Sud", les dimensions maximales autorisées sont de 200 m x 23,50 m.

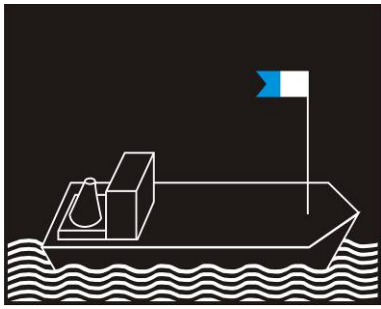
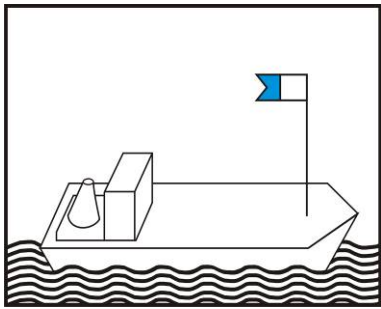
11. L'article 14.02, chiffres 1 à 3, est rédigé comme suit :

- "1. La rade s'étend à Bâle du p.k. 167,82 au p.k. 169,99 sur la rive droite.
2. Les aires de stationnement suivantes sont affectées, sur la rive droite, aux bâtiments non astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14 :
 - a) aire de stationnement "Uferplatz - GMS 1 et 2" du p.k. 167,88 (à l'aval de la Dreirosenbrücke) au p.k. 168,09 ;
 - b) aire de stationnement "Rheinquai-Wiesemündung" du p.k. 169,19 au p.k. 169,33 ;
 - c) aire de stationnement "Rheinquai-Dreiländereck" du p.k. 169,61 au p.k. 169,72 ; l'usage en est libre du 1^{er} novembre au 15 mars ; en dehors de cette période, il n'est admis que sur autorisation de l'officier de port (Hafenmeister).
3. L'aire de stationnement suivante est affectée, sur la rive droite, aux bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1 :
aire de stationnement "Oberer Klybeckquai - TMS 1 et 2" du p.k. 168,09 au p.k. 168,33."

12. Annexe 3, la légende du croquis 12 est rédigée comme suit :

"Art. 3.10 Convois poussés
ch. 1 lettre c: outre le pousseur, deux bâtiments ou plus, visibles de l'arrière sur toute la longueur"

13. Annexe 3, le croquis 65 est inséré comme suit :

SIGNALISATION DE NUIT	CROQUIS	SIGNALISATION DE JOUR
	65	
Article 3.34 : Signalisation supplémentaire des bateaux utilisés pour la pratique de la plongée subaquatique.		

PROTOCOLE 15

Services d'information fluviale sur le Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 16

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.03, 9.15, ch. 1, 9 et 10, 9.20, ch. 2 a) et f), 24.02, ch. 2)

Résolution

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

- a) Article 7.02, chiffre 3 – Timonerie, vue dégagée
(adoptée par la résolution 2000-III-20, prorogée par la résolution 2009-II-19)
- b) Article 8.02, chiffre 5 – Dispositifs de sécurité
(adoptée par la résolution 2006-II-25, prorogée par la résolution 2009-II-19)
- c) Article 9.03 - Protection contre le toucher, la pénétration de corps solides et de l'eau
(adoptée par la résolution 2003-I-25, prorogée par la résolution 2009-I-18)
- d) Article 9.15, chiffre 1 - Câbles
(adoptée par la résolution 2003-I-25, prorogée par la résolution 2009-I-18)
- e) Article 9.15, chiffres 9 et 10 - Câbles
(adoptée par la résolution 2006-II-25, prorogée par la résolution 2009-II-19)
- f) Article 9.20, chiffre 2, lettres a et f – Installations électroniques
(adoptée par la résolution 2003-I-25, prorogée par la résolution 2009-I-18)
- g) Article 24.02, chiffre 2 - Disposition transitoire ad article 9.15, chiffre 10
(adoptée par la résolution 2006-II-25, prorogée par la résolution 2009-II-19)

Les prescriptions visées aux lettres c), d) et f) seront en vigueur du 1^{er} octobre 2012 au 30 septembre 2015.

Les prescriptions visées aux lettres a), b), e), et g) seront en vigueur du 1^{er} avril 2013 au 31 mars 2016.

PROTOCOLE 17

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 18

Etiages équivalents (EE) du Rhin 2012 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26)

Résolution

La Commission Centrale

constate que la fixation des étiages équivalents 2012 a subi des retards et

décide d'appliquer les valeurs actuellement en vigueur (Résolution 2002-II-26) durant deux années supplémentaires et de fixer de nouvelles valeurs avant le 31.12.2014 au plus tard et

charge son comité pour l'infrastructure et l'environnement de présenter d'ici la session d'automne 2014 une proposition pour les étiages équivalents.

PROTOCOLE 19

Passerelle pour piétons et cycles à Gamsheim (2012-I-13)

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport ci-annexé de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement,

après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur,

se référant à ses résolutions par lesquelles elle a fixé certaines exigences minimales applicables aux ouvrages d'art afin que la navigation ne s'en trouve pas entravée,

constate l'absence d'objections du point de vue de la navigation et charge le Comité de l'infrastructure et de l'environnement d'assurer annuellement un suivi de cette mesure.

Annexe

Passerelle pour piétons et cycles à Gamsheim

1. **Nature :** L'ouvrage est une passerelle pour piétons et cycles en structure mixte acier-béton présentant des distances d'appui de 40,60 m (côté gauche du Rhin) et de 41,10 m (côté droit du Rhin). La hauteur perpendiculaire (épaisseur tablier) est constante à 1,47 m.
2. **Lieux :** Localités les plus proches : Gamsheim (coté France), Rheinau (coté Allemagne)
3. **p.k. :** 309,112

4. Généralités

Nature des travaux : création d'une passerelle piétons-cycles

Ouvrage franchi : bras navigable du Rhin, en aval des sas de l'écluse de Gamsheim

Position de l'ouvrage : ouvrage juxtaposé à l'ouvrage existant sur la RD2 (distance de 2,50 m entre les deux ouvrages) pour ne faire apparaître sur l'écran radar qu'un seul ouvrage (ouvrage existant en béton)

Configuration du pont : caisson fermé à âmes inclinées à 1H/6V

Matériau de construction : acier pour le caisson et béton armé pour la dalle

Nombre de piles sur le fleuve : 1 pile

La configuration retenue pour la pile du pont rend inutile tout autre dispositif de protection contre les collisions de bateaux

Nombre de piles dans le chenal navigable / eaux navigables : 1 pile positionnée sur le guideau central séparant les 2 sas de l'écluse en aval

Largeur de la superstructure au milieu du chenal navigable : 4,34 m dont 3,50 m utile

5. Largeur de la passe

Largeur des eaux navigables : entre 64 m au droit des sas et 160 m aux extrémités des bajoyers

Largeur du chenal navigable : 24 m en sortie des sas d'écluse, côté droit et côté gauche

Largeur minimum disponible en permanence à la hauteur de l'ouvrage projeté : 24,00 m par sas limitée par les bajoyers de l'écluse

6. Vitesse minimale

Vitesse compatible avec l'approche d'une écluse (proche de 0)

7. Tirant d'air minimum : 9,10 m

Point le plus bas de la superstructure: 136,10 au-dessus de NN

PHEN: 127,00 au-dessus de NN

Pour mémoire, tirant d'air de l'ouvrage de la RD2 : 9,00 m

8. Signalisation et sécurité

Eclairage de la tête et des flancs de la pile

Caniveaux fil d'eau pour recueil des eaux sur les culées de l'ouvrage

Garde-corps de 1,20 m incliné vers l'extérieur à barreaudage vertical

Mise en place des feux de signalisation en rive de la passerelle

9. Travaux

Type de montage :

La construction de la fondation de la nouvelle pile sera assurée depuis une barge. La pile en acier sera posée à la grue depuis le pont routier de la RD2 sous restriction de circulation. La superstructure en acier sera assemblée en deux sections sur chaque rive puis mises en place à la grue depuis chaque rive. La dalle en béton armé sera préfabriquée par éléments de 4,00 m environ posés à la grue depuis les berges.

Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de restriction :

La construction de la fondation de la pile nécessite la neutralisation d'un sas de l'écluse pendant une durée de 3 mois pour stationnement de la barge. L'évacuation de la barge sera possible à tout moment dans un délai d'une heure. La pose de la charpente métallique et des dalles en béton nécessite la neutralisation d'un sas puis de l'autre durant deux semaines par sas. La pose des dalles pourra être interrompue à tout moment pour remettre le sas en service.

Situation :



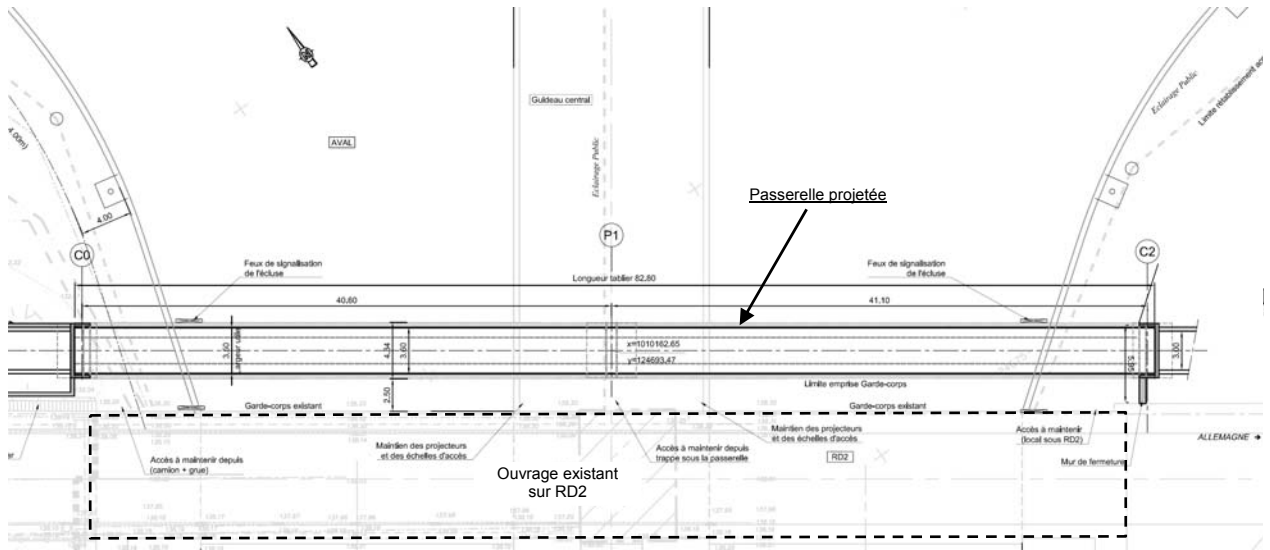
Le site :



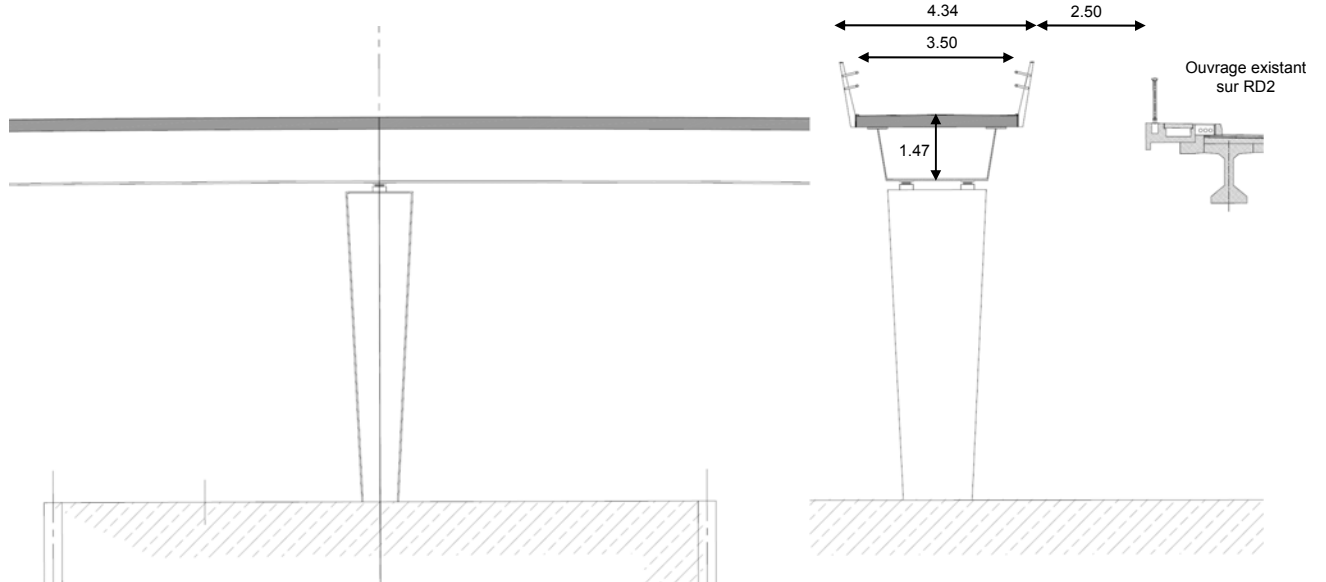
Le projet de passage 309 :



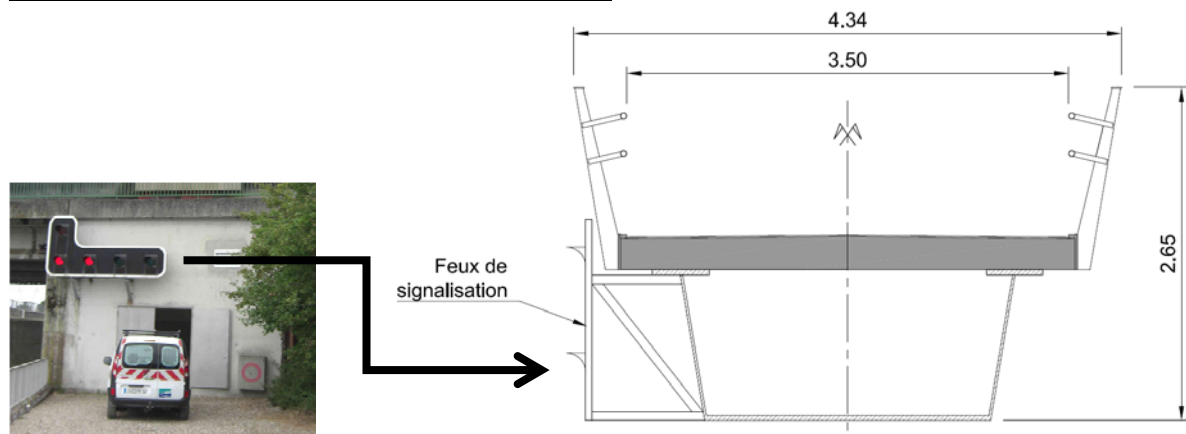
Vue en plan :



Élévation et coupe transversale de la pile :



Coupe transversale avec feux de signalisation :



Photomontage :



PROTOCOLE 20

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

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

Annexes

Annexes au protocole 20

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

REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2011-I-12	Amendements du RPNR (articles 1.08, 7.01) et du RVBR (articles 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, annexe I) par des prescriptions de caractère temporaire Réduction des cas de noyade	M	1.12.2011	30.9.2011	25.6.2012	1.12.2011	15.6.2011

Non prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Protocole	Objet	**)	Date de fin d'application prévue	Texte d'origine de nouveau applicable à partir du 1 ^{er} avril 2009
2005-II-17	Article 3.13, chiffre 1, lettre e) Signalisation des menues embarcations faisant route	N	31.3.2009	e) les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue ;

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

**) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur, N = Non prolongation

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

REGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) 1995	M	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. Article 23.11 du RVBR – Equipage minimum	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. Article 23.14 du RVBR – Equipage minimum des autres bâtiments	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Modification des dispositions transitoires et finales	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Modification du RVBR suite à la révision du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. Article 10.03, chiffre 5, lettre b - Aspiration de l'air de combustion des moteurs de propulsion	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. Articles 9.17, 24.02 et 24.03 - Contrôle des feux de signalisation	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Chapitre 20 - Dispositions particulières pour les navires de mer – Modification du chapitre 24 qui en résulte	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Livret de service - Annexe F	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Révision du RVBR	M	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. Art. 6.30, ch. 7 ; art. 9.05 ; art. 9.09, ch. 4 et art. 12.01, ch. 1 – Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin 2. Art. 9.07, ch. 2 et art. 11.01 - Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. Art. 10.01, ch. 4 - Gréement en ancres de poupe 2. Art. 23.05, 2 ^{ème} phrase - Tachygraphes d'un type conforme	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Disposition transitoire relative à l'art. 15.07, ch. 2, lettre a - Largeur disponible des portes des cabines de passagers	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Dispositions transitoires relatives à l'art. 16.01 - Bâtiments aptes à pousser	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	Art. 3.04 - Cloison commune entre les locaux destinés aux passagers et les soutes à combustibles	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	Art. 8.05 ch. 6, 9 - 13 - Prévention du déversement de combustible lors de l'avitaillement et art. 24.02, ch. 2	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	Art. 24.02 ch. 2 - ad art. 15.08 ch. 4 - Dispositions transitoires relatives aux moyens de sauvetage individuels à bord de bateaux à passagers	R	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	Art. 11.01 - Sécurité dans les zones accessibles aux passagers (ne concerne pas la version franç.)	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	Art. 3.02, 3.03 et 24.02 – Amendements temporaires au règlement de visite conform. à l'art. 1.06	M	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	Art. 23.04 ch. 2 - Possibilité de reconnaître des livrets de service	M	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	Art. 15.02, 20.01 et 24.02 – Amendements temporaires au RVBR conform. à l'art. 1.06	M	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Chap. 22bis RVBR – Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m	M	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. Art. 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Annexe I RVBR 2. Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
		M	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Chap. 8bis et annexe J du RVBR - Emission de gaz et de particules polluant l'air par les moteurs Diesel	M	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	Art. 24.05, ch. 1 – Utilisation du nouveau livret de service	M	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	Art. 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 et Annexe B – Amendements temporaires	M	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	Art. 5.02, 5.06 – Bateaux rapides – Amendements temporaires	M	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. Art. 3.04, chiffre 2 et annexe 3 – cloisons communes 2. Article 24.02, (ad article 15.07, chiffre 2a, 2 ^{ème} phrase – largeur libre 3. Article 24.02, chiffre 2 (ad article 16.01, chiffre 2) – Treuils spéciaux	R	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
		M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
		M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle 2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2	M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	Article 21.02 – prescriptions de caractère temp. - Application de la Partie II aux bateaux de sport	M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	Article 24.04, chiffre 1 - Calcul du franc-bord pour les bâtiments agréés avant le 1.4.1976	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Adaptation des prescriptions relatives aux équipages - chapitre 23	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire	R	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Prescriptions de caractère temporaire – bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Modification du RVBR par des prescriptions de caractère temporaire	M	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emissions de gaz et de particules polluant l'air provenant de moteurs Diesel	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Prescriptions de caractère temporaire - Articles 3.02 ; 7.02 ; 8bis.03 ; 10.02 ; 10.05 ; 11.02 ; 11.13 ; 23.09 ; 24.02 ; 24.04 ; 24.06 ; Annexes D et J Articles 10.05 ; 23.09, chiffre 1 ; 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5	M	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		M	1.10.2003					
2002-I-32	Prescriptions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages	M	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Amendement définitif au RVBR	M	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Amendement au RVBR en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - art. 1.01 et 7.06	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.02 ch. 3 Calcul de stabilité (uniquement NL) 2. Art. 20.01 ch. 5 d - Navires de mer et art. 22bis.01, 22bis.02, 22bis.03, 22bis.04 ch. 1 à 4 et ch. 6, 7 et 9 22bis.06 - Bâtiments d'une longueur supérieur à 110 m	R	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Prescriptions de caractère temporaire - art. 1.07, 3.04 ch. 3, 8.02 ch. 4, 10.02 ch. 2, 15.10 ch. 10, 21.02 ch. 1 et 2, 22bis.04 ch. 5 et 8, 22bis.05 ch. 2, 23.07 ch. 1, 24.02 ch. 2, 24.06 et annexe D	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Amendements définitifs au RVBR - art. 1.06, 1.07, 15.02 et 23.07	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Bateaux rapides sur le Rhin - RVBR complété par un nouveau chapitre 22ter	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.07, ch. 6 - Symbole "Accès interdit aux personnes non autorisées" 2. Art. 15.09, ch. 7 (uniquement NL) et ch. 9	R	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Prescriptions de caractère temporaire - art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 et 24.06	M	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 3 - Timonerie, vue dégagée 2. Annexe B, ch. 36 - Mention des organes de fermeture 3. Art. 24.01, ch. 3 - Application des dispositions transitoires 4. Art. 24.02, ch. 2 - Disposition trans. à l'art. 10.05, ch. 1 5. Art. 24.06 - Dérogations pour les bâtiments non visés par l'art. 24.01	M	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07	M	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Amendements définitifs au RVBR – Nouvelle rédaction du chap. 24	M	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Introduction de valeurs limites d'une étape II par un amendement à l'art. 8bis.02, chiffre 2, ainsi qu'aux prescriptions transitoires correspondantes de l'art. 24.02, ch. 2 et de l'article 24.06, chiffre 5, du RVBR	M	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 1.01, ch. 83 2. Art. 5.02, ch. 1 3. Art. 5.06, titre 4. Art. 5.06, ch. 3 5. Art. 22bis.05 – Exigences suppl. 6. Art. 22bis.05, lettre a, alinéa 1 7. Art. 22bis.05, ch. 2 8. Art. 22bis.05, ch. 3	R	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Prescriptions de caractère temporaire – art. 24.02 et 24.03	M	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire art. 10.03, 10.03bis et 10.03ter	R	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Prescriptions de caractère temp. 1. Art. 22bis.05 2. Art. 22ter.03, 24.06 et annexe J partie IV	M	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sécurité de la navigation à passagers 1. Art. 1.01 2. Art. 3.02 3. Art. 9.02 4. Art. 9.18 5. Art. 10.02, ch. 2 f) 6. Art. 10.03 à 10.05 7. Chap. 15 8. Art. 17.07, point 4.3 9. Art. 22ter.03 10. Art. 24.02, ch. 2 – ad chap.15 11. Art. 24.03 12. Art. 24.04, ch. 3 13. Art. 24.06 14. Annexe I	M	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 2 2. Art. 11.02, ch. 5 3. Art. 22bis.05, ch. 1a, 1 ^{er} alinéa (uniquement texte français)	R	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Prescriptions de caractère temp. 1. art. 10.03bis, ch. 1 et 10, 10.03ter, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater 2. 24.06, ch. 5	M	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conf. à l'art. 1.06 1. art. 21.02, ch. 2, lettre d 2. art. 1.01, ch. 20bis 3. art. 8.02 ch. 4 4. art. 10.02, ch. 2 lettre a 5. art. 22bis.01 à 22bis.04 (sauf ch. 5 et 8) et art. 22bis.06 6. art. 22bis.04, ch. 5 et 8 7. art. 22er.01 à 22ter.12 8. Annexe D, modèles 1 et 2	R	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Prescriptions de caractère temp. art. 8bis.01, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, annexe A, annexe J, parties I, II et VIII	M	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Prescriptions de caractère temp. art. 10.03bis, ch. 8, 10.03ter, ch. 9, 15.03, ch. 1 à 4, 9 à 11, 15.06, ch. 3, 8 et 14, 15.09, ch. 4, 15.10, ch. 6, 15.11, titre, ch. 1, 2, 14 et 15, 15.12, titre, ch. 6 et 10, 15.15, ch. 1, 5 et 10, 21.02, ch. 1g, 24.02, ch. 2, 24.03, ch. 1, 24.06, ch. 5	M	entre 1.1.2006 et 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Prorogation de prescriptions de caractère temp. conf. à l'art. 1.06 art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 23.09	R	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temp. donf. à l'article 1.06 (art. 23;03, ch. 1, 23.09, ch. 1.1, let. g) et h))	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Amendements définitifs du RVBR (articles 23.03, chiffre 1 et 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h)	M	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Prorogation de prescriptions de caractère temp. à l'art. 1.06 art. 1.02, ch. 2, 7.02, ch. 3, 8.03, ch. 4 et 5, 11.05, ch. 5, 11.07, ch. 5, annexe B, ch. 36	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Amendements par des prescriptions de caractère temp. conf. à l'art. 1.06 articles 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 à 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22bis.05, 22ter.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexe B	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux – Amendements par des prescriptions de caractère temp. à l'art. 1.06 art. 2.17, 2.18, 24.08, annexes A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Amendements définitifs - Articles 1.01, ch. 20a, ch. 83, 1.02, ch. 2, 3.04, ch. 3, 5.02, ch. 1, 5.06, titre et ch. 3, 10.02, ch. 2a, 10.03bis, titre, ch. 1 et 10, 10.03ter, titre, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater, 11.02, ch. 5, 11.05, ch. 5, 11.07, ch. 5, 21.02, ch. 2d, 22ter.01 à 22ter.12, 24.02, ch. 2, 24.06, ch. 5, Annexes A, B, D, J, Partie I	R	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Amendement au RVBR par des prescriptions temporaires conformément à l'article 1.06 (article 10.05, 15.09, 24.04)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RVBR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure – Agrément de type, installation et utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 14.13, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Amendement au RVBR (art. 8bis.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	M	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Amendement au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 8.05, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 10.01, annexe B)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	RVBR – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 et 24.06)	M	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I)	M	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation Amendement au RVBR Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Amendements au RVBR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, annexes A, B, C, D, E, H, L, P)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Amendements au RVBR en vue du remplacement du terme "Directive" par les termes "instruction de service" (Sommaire, articles 1.07, 2.12, annexe J)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 9.03, 9.15 et 9.20)	M	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

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

**) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Précisions concernant des résolutions antérieures et amendements définitifs au RVBR (Articles 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 et Annexe D)	M	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, annexes E, F et K)	M	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.5.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Annexes F, G, K et N)	M	1.4.2011	1)	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Amendements définitifs du RVBR - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis)	M	1.12.2011	1.1.2009	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Amendements définitifs au RVBR - Contrôles (Sommaire, articles 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, annexe B)	M	1.12.2011		**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Amendements définitifs au RVBR résultant d'enseignements pratiques et précisant certaines exigences (Sommaire, articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, annexe G)	M	1.12.2011		**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (article 7.02, chiffre 2)	M	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011
2011-I-14	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 – Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relative à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord (Annexe N, Partie I)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011

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

***) En Belgique la question de savoir sous quelle forme la mise en vigueur peut avoir lieu fait encore l'objet d'un examen du point de vue juridique. En attendant les résolutions de la Commission Centrale sont appliquées de fait, en l'absence de la clarification de la situation juridique.

*) Sans objet.

1) Compte tenu de l'introduction du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin au 1^{er} juillet 2011, la résolution n'est plus remise en vigueur.

3. Règlement des patentes : Mise en vigueur

REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-13	Reconnaissance du certificat de conduite tchèque	M	1.10.2009	1	17.10.2011	1.7.2011	1.10.2009	5.6.2009

4. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ("RPN") : Mise en vigueur

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2010-II-5	Reconnaissance des certificats de conduite polonais	M	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011	4.9.2012	1.7.2011	20.1.2011
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011

5.1 Comité du Règlement de police (Résolution 2007-I-15)

Standard d'essai AIS Intérieur, Edition 2.0, 16.10.2012 (séparément)

5.2 Comité du Règlement de police (Résolution 2006-II-22)

Standard système électronique d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur), Edition 2.3, 28.10.2011 (séparément)

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

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

**2 c) Liste des appareils radar de navigation et indicateurs de vitesse de giration agréés
conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin**

Appareils radar

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	R-4-014
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron NL-3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	R-4-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	R-4-019
R 10.2	GEM LD-2204-RK/7 -RK/9	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	18.10.2012	D	R-4-020
R 4.3	RHRS-2014	Furuno Electric Co, Ltd, 9-52-Ashihara cho, 662-8580 Nishinomiya Japan	Imtech Marine Netherlands B.V. Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	14.11.2012	D	R-4-021

**3. Liste des appareils radar de navigation agréés
conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin sur la base d'agrément de type équivalents**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	e-01-014
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	e-01-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	e-01-019
R 10.2	GEM LD-2204-RK/7 -RK/9	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	18.10.2012	D	e-01-020
R 4.3	RHRS-2014	Furuno Electric Co, Ltd, 9-52-Ashihara cho, 662-8580 Nishinomiya Japan	Imtech Marine Netherlands B.V. Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	14.11.2012	D	e-01-021

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

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

2. Liste des appareils AIS Intérieur agréés conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18.	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19.	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20.	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21.	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221

6.3 Comité du Règlement de visite (Résolution 2010-II-27)

Liste des autorités compétentes pour l'agrément de stations d'épuration de bord conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin conformément à l'article 14bis.12 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Résolution 2010-II-27)

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

Etat	Nom	Adresse	Téléphone / Fax	Courriel
Belgique				
Allemagne	Zentralstelle Schiffsuntersuchungs- kommission / Schiffseichamt bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest	<i>Büro:</i> Brucknerstraße 2 D-55127 Mainz <i>Postanschrift:</i> Postfach 31 01 60 D-55062 Mainz	T: + 49 6131/979-541 F: + 49 6131/979-157	zsuk@wsv.bund.de
France				
Pays-Bas				
Suisse				

**Liste des services techniques agréés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin
conformément à l'article 14bis.12 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Résolution 2010-II-27)**

L'absence de données pour un Etat signifie que l'Etat concerné n'a pas désigné de service technique.

Etat	Nom	Adresse	Téléphone / Fax	Courriel
Belgique				
Allemagne	SGS INSTITUT Fresenius GmbH Environmental Service	Im Maisel D-65232 Taunusstein	T: +49 (0)6128 744-328 F: +49 (0)6128 744-9499	de.envi@sgs.com http://www.de.sgs.com
France				
Pays-Bas				
Suisse				

6.4 Comité du Règlement de visite (Résolution 1994-I-23 (II))

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE RELATIVES AU REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 8/2012 du 13 juin 2012

BORNEO

L'automoteur "Borneo", numéro européen unique d'identification des bateaux 01822983, est autorisé à utiliser de l'hydrogène en complément du carburant diesel (EN 590) pour le moteur principal au moyen d'un système d'électrolyse de l'eau.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bateau est autorisé à déroger aux dispositions de l'article 8.01, chiffre 3, jusqu'au 1^{er} juillet 2017. L'adjonction d'hydrogène est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. Il doit être prouvé par le calcul que la ventilation de la salle des machines est suffisante pour qu'en aucun cas la LIE (limite inférieure d'explosivité) du dihydrogène ne soit atteinte, même en cas de fuite de la totalité du gaz produit par les générateurs d'hydrogène. A défaut d'analyse CFD (Computational fluid dynamics), cette condition sera réputée vérifiée si le rapport entre le débit total de dihydrogène produit et le débit d'air entrant dans la salle des machines est nettement inférieur à la moitié de la LIE, soit 2 %. En cas d'aération naturelle, la vitesse de l'air au travers des ouvertures sera estimée à 0,5 m/s. L'aération et l'aménagement de la salle des machines doivent être tels qu'il ne puisse pas y avoir d'accumulation importante d'un gaz léger.
2. L'installation du système doit donner lieu, lors de la mise en service, à une vérification de l'étanchéité au moyen d'un détecteur de dihydrogène d'une sensibilité permettant de mesurer des concentrations inférieures à 1 % de la LIE (limite inférieure d'explosivité), soit 0,04 % en volume de l'air ambiant, avec le moteur et le dispositif de production d'hydrogène en fonctionnement. Cette opération doit être répétée lors des entretiens réguliers prescrits par le constructeur, tous les ans ou toutes les 2500 heures ou l'un des deux termes échus.
3. Les tuyaux de gaz reliés au dispositif doivent être conçus pour pouvoir transporter l'hydrogène de manière étanche et pour résister à toute pression de 15 bars.
4. Le débit total de mélange O₂ et H₂ produit par les générateurs doit être inférieur ou égal à 18 l/min (i.e. moins de 1,5 g/min). A chaque instant, le volume de dihydrogène dans le système ne doit pas pouvoir être supérieur à 40 litres (soit env. 1,5 mole, soit 3 grammes).
5. Le système de purge de l'eau du filtre dans la salle des machines ne doit pas être ouvert plus de une minute par heure.
6. La pression totale du mélange gazeux contenant le dihydrogène doit être inférieure ou égale à la pression atmosphérique en tout point du dispositif y compris dans les conduites et le réservoir.

7. Le dispositif d'électrolyse de l'eau ne doit être actif que lorsque le moteur tourne. Cette condition doit être vérifiée automatiquement en se basant sur un courant électrique. Le contrôle du fonctionnement du moteur doit être conçu de sorte qu'une absence de courant électrique entraîne un arrêt du dispositif d'électrolyse de l'eau.
8. Les réservoirs contenant l'eau et le mélange O₂ et H₂ doivent être conçus en acier inoxydable 316 L, de même que les électrodes utilisées pour l'électrolyse. Le volume de chaque réservoir ne doit pas dépasser 30 litres. Chaque réservoir doit être équipé d'un voyant indiquant lorsque son niveau de remplissage est inférieur à la moitié.
9. L'installation doit être exploitée et maintenue selon les recommandations du fabricant.
10. Le dispositif doit être équipé d'un système manuel d'arrêt d'urgence.
11. S'il s'avère que l'installation ne fonctionne pas correctement, le dispositif doit être retiré du bateau et l'installation du moteur doit être remise dans son état d'origine.
12. Une mesure in situ doit permettre de relever les polluants émis à l'échappement du moteur sans le système en fonctionnement, puis avec, sur la base de la norme EN ISO 8178-2 : 2008, et de les comparer aux exigences de la directive 97/68/CE et du chapitre 8bis du RVBR.
13. L'installateur doit faire parvenir aux autorités compétentes un rapport annuel sur les pannes et dysfonctionnements du système installé, ainsi qu'une évaluation de l'économie de consommation obtenue grâce à l'installation.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (12) 35.)

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

RECOMMANDATION N° 9/2012
du 13 juillet 2012

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Le bateau-citerne « Damen River Tanker 1145 Eco Liner » (numéro officiel d'identification 54314 et numéro de registre BV 20629A) bateau-citerne de type C selon la classification de l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie navigable intérieure (ADN), est par la présente autorisé à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bateau est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 1, 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 30.6.2017. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. L'automoteur citerne doit être construit et classé sous le contrôle et conformément aux règles applicables d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution OMI MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13530. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances.
6. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
7. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
8. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
9. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bateau. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.
10. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.

11. Un rapport annuel d'évaluation, comportant l'ensemble des données ainsi collectées, sera envoyé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etat membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
- a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) anomalies, réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV (12) 37.)

PROTOCOLE 21

Composition du Secrétariat - Secrétaire Général -

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l'approbation suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée nommant Monsieur Henricus van der WERF, Secrétaire Général de la Commission Centrale.

Cette résolution est datée du 31 août 2012, date de la dernière acceptation par voie écrite.

Annexe

Résolution adoptée par voie écrite au 31 août 2012

« Composition du Secrétariat - Secrétaire général -

La Commission Centrale convient de nommer Monsieur H.A.F. VAN DER WERF Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à compter du 1^{er} septembre 2012 pour une période de quatre ans et deux mois. »

PROTOCOLE 22

Composition du Secrétariat - Secrétaire général adjoint -

Résolution

La Commission Centrale décide de nommer Madame Katrin MOOSBRUGGER Secrétaire général adjoint de la Commission Centrale à compter du 21 janvier 2013 pour une période de 4 ans, cet engagement étant renouvelable.

PROTOCOLE 23

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 2012 et du 31 décembre 2012 au 1er janvier 2013 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 2012 et celle du 31 décembre 2012 au 1er janvier 2013 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 24

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 2013 au 31 décembre 2013, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 25

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 26

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 29 mai 2013 à Strasbourg.