



**SESSION D'AUTOMNE 2017  
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES  
(2017-II)**

Strasbourg, le 7 décembre 2017



**SESSION D'AUTOMNE 2017**

**RÉSOLUTIONS ADOPTÉES**

**(2017-II)**

**Strasbourg, le 7 décembre 2017**



# SOMMAIRE

	Pages
<b>I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission centrale - Adoption de l'ordre du jour</b>	
Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission centrale - Adoption de l'ordre du jour .....	1
Protocole 2 : Composition de la Chambre des Appels .....	1
<b>II. Questions générales et juridiques</b>	
Protocole 3 : Orientations stratégiques de la CCNR .....	1
Protocole 4 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne .....	5
Protocole 5 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) .....	5
Protocole 6 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	5
Protocole 7 : Réalisation des objectifs de la présidence 2016-2017 de la CCNR.....	6
Protocole 8 : Exécution des programmes de travail .....	9
Protocole 9 : Orientations de la présidence allemande .....	9
Protocole 10 : Programmes de travail.....	12
Protocole 11 : Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2018-2019.....	30
Protocole 12 : Questions juridiques .....	32
Protocole 13 : État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	32
<b>III. Aspects économiques</b>	
Protocole 14 : Situation économique de la navigation rhénane .....	39
<b>IV. Patentes de batelier et équipages</b>	
Protocole 15 : Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin – Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1 .....	42

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

Protocole 16 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Conducteur (Article 1.02, chiffre 1).....	48
Protocole 17 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Aires de stationnement particulières (article 7.06, chiffre 3 et annexe 7) .....	51
Protocole 18 : Évaluation de l'obligation d'être équipé d'un appareil AIS Intérieur et d'un appareil pour la visualisation de cartes .....	55
Protocole 19 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Adaptation du RPNR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1) .....	57

**VI. Prescriptions techniques des bateaux**

Protocole 20 : Amendement définitif au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) – Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1) .....	67
--	----

**VII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane**

Protocole 21 : Construction d'un poste d'accostage pour les bateaux à passagers dans le port rhénan de Brisach, p.k. 226,790.....	102
Protocole 22 : Construction d'un poste d'accostage pour les bateaux à passagers à la hauteur de Kehl, p.k. 294,760.....	107
Protocole 23 : Nouvelle construction et remplacement du pont de Merwede, p.k. 956,680.....	112
Protocole 24 : Nouvelle construction et remplacement du pont de Hagenstein, p.k. 949,000.....	118
Protocole 25 : Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance.....	124

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

Protocole 26 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des Comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.....	126
--	-----

**IX. Budget et administration**

Protocole 27 : Budget de la Commission centrale pour 2018 .....	160
Protocole 28 : Approbation des comptes de l'exercice 2016 de la Commission centrale .....	160
Protocole 29 : Approbation des comptes de l'exercice 2016 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans .....	160
Protocole 30 : Approbation des comptes de l'exercice 2016 du Multi Annual Financial Arrangement.....	160
Protocole 31 : Modification du Règlement du personnel .....	161

**X. Questions diverses**

Protocole 32 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An.....	164
Protocole 33 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine .....	164
Protocole 34 : Communiqué à la presse.....	164
Protocole 35 : Date de la prochaine session .....	164

## **RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2017**

---

### **PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 2**

#### **Composition de la Chambre des Appels**

##### **Résolution**

La Commission centrale

accorde démission honorable de ses fonctions à Monsieur K.F. HAAK (Pays-Bas), Juge-suppléant, et, sur la proposition de la délégation néerlandaise,

désigne, conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, Monsieur W.P. SPRENGER (Pays-Bas) comme Juge-suppléant pour la période du 7 décembre 2017 au 31 décembre 2021.

### **PROTOCOLE 3**

#### **Stratégie pour la CCNR**

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

##### **Résolution**

#### **Un levier pour une navigation intérieure dynamique sur le Rhin et en Europe**

Se fondant sur son expertise et sur l'Acte de Mannheim du 17 octobre 1868 et ses protocoles additionnels assurant la liberté de navigation sur le Rhin ;

se référant à d'autres instruments juridiques internationaux créés à son initiative : l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers Rhénans (CASS), la Convention sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) et la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) ;



souhaitant promouvoir le développement durable du système européen de transports ;

motivée par les nombreux avantages socioéconomiques d'une navigation intérieure forte, innovante et durable, et décidée à promouvoir son plein potentiel sur le Rhin et sur les voies de navigation intérieure européennes, en tant qu'élément du système multimodal de transport du futur ;

rappelant la création en 2015, à l'initiative de la CCNR et en étroite coopération avec la Commission européenne, du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) ;

visant l'objectif de poursuivre l'amélioration et l'harmonisation des standards et des réglementations pour la navigation intérieure, tout en maintenant une sécurité, une efficacité et une compétitivité maximales par l'innovation et la modernisation ;

reconnaissant le rôle et les compétences de l'Union européenne (UE) dans le domaine des transports, navigation intérieure incluse, en particulier dans le cadre du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ;

reconnaissant les nombreuses missions et obligations des autres commissions fluviales, de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et des autres organisations internationales et acteurs de la navigation intérieure, et saluant leurs précieuses contributions au développement de la navigation intérieure ;

rappelant sa longue tradition de coopération constante et étroite avec les principaux représentants de la profession et du secteur, y compris les ports maritimes et intérieurs ;

### **la CCNR adopte les orientations stratégiques suivantes :**

#### Principes

Les activités de la CCNR restent fondées sur l'Acte de Mannheim et ses protocoles additionnels. La liberté et la sécurité de la navigation rhénane restent des piliers essentiels de la navigation intérieure européenne. La CCNR s'emploie à assumer son rôle de plus ancienne et première organisation internationale dans le domaine de la navigation intérieure et continue à s'engager en faveur de la navigation rhénane, pionnière active pour l'innovation dans la navigation intérieure en Europe.

La CCNR maintient et développe le cœur de ses compétences, dans le domaine des prescriptions de sécurité, de l'infrastructure, de l'environnement et des questions sociales. Elle s'efforce d'adopter des dispositions visant à améliorer les conditions de travail et la sécurité sociale des personnels de la navigation intérieure.

La CCNR continue à promouvoir et renforcer par tous les moyens disponibles la navigation intérieure en tant que mode de transport performant, respectueux de l'environnement et disposant d'un vaste potentiel inexploité, aussi bien sur le Rhin que dans un cadre européen et international plus large. Dans tous ses travaux, la CCNR continue à soutenir les objectifs et initiatives de développement durable aux niveaux national, régional et international, en particulier en adoptant la vision de bateaux de navigation intérieure zéro émission d'ici à 2050 et en poursuivant le développement et la mise en œuvre de la CDNI.

La CCNR renforce les avantages de la navigation intérieure en tant que mode de transport incontournable et promeut le transfert modal vers celle-ci, en relevant à l'aide de l'innovation et de la numérisation les nouveaux défis auxquels la navigation intérieure est confrontée.

La CCNR continue à constituer le centre de compétence et un point de référence privilégiés dans tous les domaines de la navigation intérieure, en exploitant pleinement son expertise propre et toute la richesse de son expérience.

## Coopération internationale

La CCNR optimise les résultats de ses actions en approfondissant et renforçant sa coopération de longue date avec l'Union européenne, notamment avec la Commission européenne et dans le domaine des corridors RTE-T.

La CCNR continue à faciliter et encourager les activités fructueuses du CESNI en tant qu'instrument de gouvernance innovant, efficace et inclusif, afin de doter l'Europe d'une navigation intérieure de haute qualité. La CCNR s'attache en outre à promouvoir les activités du CESNI à travers des relations de travail avec le Parlement européen et le Conseil.

La CCNR poursuit le développement de standards dans les domaines des prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et de leurs équipements ainsi que dans le domaine des qualifications professionnelles. Elle s'attache en outre à assurer leur mise en œuvre harmonisée dans tous les Etats membres et à étendre les activités du CESNI à de nouveaux domaines.

La CCNR est ouverte à un partenariat fort avec l'Union européenne, à laquelle elle apporte sa longue expérience et expertise. La CCNR vise la conclusion d'un accord de long terme avec l'Union européenne, reconnaissant la CCNR comme organisation internationale partenaire et garantissant le financement à long terme du CESNI et de ses activités.

La CCNR explore les moyens de renforcer l'efficacité de sa coopération de longue date avec les commissions fluviales, la CEE-ONU et les autres organisations internationales et acteurs dans le domaine de la navigation intérieure, comme la Commission Internationale pour la Protection du Rhin et le Forum International des Transports.

Afin de réaliser ses objectifs, la CCNR poursuit sa longue tradition de prise en compte de l'action et des contributions des représentants clés de la profession et du secteur, y compris les ports maritimes et intérieurs, en poursuivant son étroite concertation et coopération avec ceux-ci, y compris dans le cadre du comité CESNI.

En adoptant toutes les mesures appropriées pour atteindre ses objectifs, la CCNR demeure un levier pour une navigation rhénane et européenne dynamique.

---

## **Strategy for the CCNR**

The environment of Rhine navigation and CCNR is subject to constant change. Rhine navigation is increasingly integrated into the global economy. Political, legal, social and technical decisions concerning Rhine navigation have progressively a European dimension. The CCNR therefore sees the need to base its activities on strategic guidelines that take account of this change and its shaping.

## **Resolution**

### **A driver for a vibrant Rhine and European Inland Navigation**

Building on its expertise and on the Act of Mannheim of 17 October 1868 and its subsequent protocols assuring freedom of navigation on the Rhine;

Recalling other international legal instruments created at its initiative, such as the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), the Convention on the collection, deposit and reception of waste produced during navigation on the Rhine and inland waterways (CDNI), Administrative centre for the social security of Rhine boatmen (CASS), the Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI) and the Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI);

Supporting the sustainable development of the European transport system;

Prompted by the many socio-economic advantages of a robust, innovative and sustainable inland navigation, and determined to further promote its full potential on the Rhine and European waterways as an integral part of the intermodal transport system of the future;

Recalling, that in 2015, the CCNR has taken the lead in the creation of the European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation (CESNI) in close collaboration with the European Commission;

Aiming at further improving and harmonising inland navigation standards and regulations, while maintaining the highest levels of safety, efficiency and competitiveness, through innovation and modernisation;

Acknowledging the role and competences of the European Union (EU) in the field of transport, including inland navigation, notably through its Trans-European Transport Network policy (TEN-T);

Recognising the various missions and obligations of other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) as well as other international organisations and inland navigation actors, and welcoming their valuable input to the development of inland navigation;

Recalling the long tradition of consistent and close cooperation with key representatives of the profession and industry, including sea and inland ports.

### **The CCNR adopts the following strategic guidelines:**

#### Principles

The Act of Mannheim and its protocols remain the foundation for the activities of the CCNR. Free and safe navigation on the Rhine remain important pillars of inland navigation in Europe. As the oldest and foremost international organisation for inland navigation, the CCNR shall continue to promote the Rhine as an active pilot for innovation of inland navigation in Europe.

The CCNR maintains and develops its core competences for safety regulations, infrastructure, environment and social matters. It aims at the adoption of provisions for improved working conditions and social welfare for inland navigation personnel.

The CCNR continues to support and strengthen inland navigation in all available ways as a sustainable transport mode with extensive spare capacity along the Rhine as well as in the broader European and international context. Throughout its work, the CCNR also continues to support national, regional and global sustainability goals and initiatives, in particular by adopting the vision of zero emissions from inland navigation vessels by 2050 and assisting in the further development and implementation of the CDNI.

The CCNR further enhances the advantages of inland navigation as an important transport mode and promote modal shift towards the latter by addressing new challenges facing inland navigation, through innovation and digitalisation.

The CCNR continues to be the prime centre of competence and point of reference for all fields of inland navigation, taking full advantage of its expert knowledge and accumulated experience.

#### International cooperation

The CCNR maximises the results of its actions by further deepening and strengthening its long cooperation with the European Union, notably the European Commission, as well as in the domain of the TEN-T corridors.

The CCNR continues to facilitate and promote the successful activities of CESNI as an innovative, efficient and inclusive governance instrument, in order to contribute to high-quality inland navigation in Europe. The CCNR also promotes the activities of CESNI through working relations with the European Parliament and the Council.

The CCNR continues the development of standards in the fields of technical prescriptions for vessels and their equipment and of professional qualifications. Furthermore, it advocates the harmonized implementation in all member states, and inclusion of new areas of activity in CESNI.

The CCNR is open-minded for a permanent strong partnership with the European Union, to which it contributes its long-standing expertise and experience. The CCNR aims for a long-term agreement with the latter, acknowledging the CCNR as an international partner organisation and assuring long-term financing of CESNI and related activities.

The CCNR explores ways to enhance the efficiency of its long-standing cooperation with river commissions, the UN/ECE and other international organisations and inland navigation actors such as the International Commission for the Protection of the Rhine and the International Transport Forum.

To achieve its ambitions, the CCNR continues its long tradition to take into account the work and input of key representatives of the profession and industry, including sea and inland ports, with whom it pursues its close consultation and cooperation, including in CESNI.

The CCNR taking all appropriate measures to meet its objectives continues to be the driver for a vibrant Rhine and European Inland Navigation sector.

#### **PROTOCOLE 4**

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

Pas de résolution.

#### **PROTOCOLE 5**

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

Pas de résolution.

#### **PROTOCOLE 6**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 7**

### **Réalisation des objectifs de la présidence 2016-2017 de la CCNR**

#### **Résolution**

La Commission centrale

prend acte du rapport de son Président sur la mise en œuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2016-2017,

remercie M. DÜRLER pour l'efficacité et la constance de son action en tant que Président ainsi que son équipe pour le travail réalisé.

#### **Annexe**

## Annexe au protocole 7

### **Poursuite de la coopération avec la Commission européenne et structuration des nouveaux organes**

La coopération avec la Commission européenne et notamment la création de la plate-forme commune CESNI ont constitué des défis majeurs pour le Secrétariat de la CCNR et les délégations. Après des difficultés initiales, les processus se sont globalement établis. Comme l'a révélé une consultation menée récemment par le Secrétariat, les nouvelles structures fonctionnent à présent de manière satisfaisante. Le fonctionnement du CESNI a fait l'objet d'une appréciation positive dans la plupart des questionnaires complétés. Les suggestions d'améliorations seront analysées dans un deuxième temps et seront mises en œuvre en fonction de leur pertinence.

La coopération entre la CCNR et la DG/MOVE se poursuivra probablement au-delà de l'année 2018. Les deux parties ont constaté l'intérêt fondamental d'une coopération à long terme. Le risque financier inhérent à un retard de la poursuite de la coopération devra être supporté par les États membres de la CCNR. Le fonds créé pour assurer la continuité des contrats de travail dans le cadre de l'accord de coopération avec la DG/MOVE pour certains agents de la CCNR ne sera suffisant que pour une période transitoire de quelques mois. C'est pourquoi la Suisse s'attachera à faire aboutir rapidement un accord entre les parties, même après la fin de sa présidence.

### **Modernisation de la gestion opérationnelle et financière de la CCNR afin de tenir compte du renforcement de la coopération avec la Commission européenne**

Les nouvelles formes de coopération à l'échelle européenne ont confronté la CCNR et plus précisément son Secrétariat à des défis internes. Cela concerne en particulier la gestion et l'administration financière. En ce qui concerne le budget, il est important que les flux financiers complexes soient présentés d'une manière compréhensible et que le financement conjoint du CESNI par la CCNR et l'UE soit articulé d'une manière appropriée et compréhensible. Un expert financier des ports rhénans suisses SRH a accompagné le Secrétariat pour l'optimisation de cette tâche. Au terme de longues négociations, le Sous-comité administratif a été en mesure d'approuver le budget pour l'année 2018 *ad referendum* le 24 octobre 2017. Le processus de modernisation de la gestion opérationnelle et financière n'est pas encore achevé. Ces travaux devront se poursuivre aussi au terme de la présidence suisse. La présidence suisse en informera la vice-présidence.

### **État intermédiaire de la Vision 2018, avec une attention particulière accordée au « verdissement » de la navigation**

En concertation avec les acteurs clés de la navigation intérieure européenne, la CCNR a élaboré en 2013 la Vision 2018, ligne directrice pour le développement durable de la navigation intérieure européenne. La Vision 2018 a été adoptée à Strasbourg fin 2013 à l'occasion d'un congrès de la navigation intérieure initié par la présidence française. Il convient de souligner que le développement durable a toujours bénéficié d'une attention particulière dans le cadre des travaux des comités et que le « verdissement » est toujours pris en compte dans les programmes de travail des différents comités.

Le rapport intérimaire élaboré par la CCNR sur l'avancement de la mise en œuvre de la Vision 2018 a été soumis aux États membres à l'occasion de la session plénière tenue le 8 décembre 2016. Toutes les délégations ont pris acte du rapport intérimaire et se sont déclarées satisfaites de son contenu. Plus particulièrement, les comités ECO, RV et CESNI/PT élaborent de nouvelles exigences pour la réduction des émissions de la navigation intérieure. La CCNR a concentré son attention sur les travaux en cours de l'Union européenne pour l'élaboration d'un nouveau règlement relatif aux émissions polluantes, lequel s'appliquera notamment aux bateaux de navigation intérieure. L'adoption de nouvelles conditions pour la réduction des émissions de gaz et de particules vise à préserver la compétitivité environnementale de la navigation intérieure tout en garantissant des solutions technologiques qui soient économiquement réalistes. La CCNR examinera les ajustements nécessaires de son cadre réglementaire après l'adoption de ce règlement par l'Union européenne.

### **Encouragement de solutions innovantes pour l'élaboration et l'implémentation des standards de la CCNR en vue d'une mise en œuvre compatible avec la pratique**

L'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure à l'échelle européenne, souhaitée et préparée de longue date, se poursuit. Cette harmonisation se traduit par une simplification des procédures techniques et administratives et donc par une baisse des coûts qui renforce la compétitivité de la navigation intérieure. Parallèlement, le standard de sécurité qui prévaut sur le Rhin peut être étendu à d'autres voies d'eau européennes, ce qui permet de renforcer la durabilité du transport fluvial. Afin de s'affirmer aussi à l'avenir en tant que principal centre de compétence européen pour la navigation intérieure, la CCNR s'attachera à poursuivre l'adaptation des prescriptions aux évolutions techniques.

### **Révision de la procédure de recours conformément au règlement intérieur et à son annexe 5**

Les travaux relatifs à la révision de la procédure de recours menés par le Comité du droit fluvial ne sont pas encore achevés, mais sont bien avancés. Les délégations sont convenues que les ajustements devraient être effectués sans révision de la Convention révisée sur la navigation du Rhin. Cela serait nécessaire si la compétence pour le traitement des plaintes devait être transférée à la Chambre des Appels. Toutefois, il est important que les délégations puissent consulter la Chambre des Appels dans certains cas, afin d'obtenir de manière informelle son avis sur une plainte. Il est prévu que cette possibilité soit incorporée au texte juridique concernant la procédure de recours. Il conviendra de préciser clairement que toute personne y trouvant un intérêt légitime peut bénéficier d'une interprétation formelle de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin. La fixation des orientations pour le nouveau droit fluvial implique pour le Comité du droit fluvial de s'accorder sur un texte juridique en tenant compte des points clés susmentionnés.

### **Promotion de l'utilisation de nouvelles applications SIF**

L'importance croissante des applications SIF a été prise en compte par un suivi des développements dans ce domaine. Afin d'obtenir un aperçu précis de la situation en liaison avec l'introduction de l' AIS a été réalisée une vaste enquête en ligne dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et en systèmes de visualisation de cartes. Bien plus de 1000 réponses ont été reçues. Leur analyse a débuté. En outre s'est tenu le 17 novembre le 5<sup>ème</sup> atelier SIF, qui a connu un vif succès. Cet atelier a permis d'obtenir une vue d'ensemble des activités de la CCNR dans le domaine des SIF ainsi que du potentiel de développement. À la fois l'atelier et l'enquête en ligne ont montré que la CCNR a choisi la bonne voie.

### **Identification des possibilités d'élimination des goulets d'étranglement pour la navigation sur le Rhin moyen et le Rhin supérieur en tenant compte des activités de l'UE pour l'amélioration des corridors de transport**

Les travaux concernant le concept de « Good Navigation Status » seront achevés d'ici fin 2017. La CCNR a pu obtenir une meilleure prise en compte des particularités du Rhin et s'attache à intensifier la coopération avec la Commission européenne dans le domaine des infrastructures pour la navigation intérieure. L'UE a établi une liste de projets visant à améliorer l'infrastructure des voies navigables et de leurs ports dans le corridor Rhin-Alpes. La CCNR suit les travaux menés au niveau de l'UE et participe aux travaux sur les corridors multimodaux. L'optimisation des conditions de navigation sur le Rhin constitue une tâche permanente pour les États membres de la CCNR. Un exemple en est le projet d'optimisation des eaux navigables sur le Rhin moyen, où des adaptations locales sont nécessaires. De tels travaux sont actuellement un sujet sensible pour des raisons de politique environnementale et doivent être dûment justifiés.

## **PROTOCOLE 8**

### **Exécution des programmes de travail**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 9**

### **Orientations de la présidence allemande**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

vu son Règlement intérieur (article 24 (3)),

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2018-2019,

remercie la délégation allemande pour le travail de préparation de la future présidence,

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2017-II-10).

**Annexe**



## Annexe au protocole 9

La CCNR connaît une phase de mutation au moins depuis l'arrêt « OIV » de la Cour de justice européenne du mois d'octobre 2014 concernant l'application de l'article 218 IX TFUE et depuis l'établissement du CESNI en juin 2015. D'une part, la CCNR doit continuer de mener à bien au plus haut niveau les tâches fondamentales restantes qui lui incombent et, d'autre part, elle doit consolider de manière engagée sa coopération avec l'UE. Sur la base des nouvelles orientations stratégiques, les tâches principales de la présidence allemande seront d'analyser le processus de changement, d'engager les concertations nécessaires et, dans la mesure du possible, de mener à son terme ledit processus.

### 1. 150<sup>ème</sup> anniversaire de l'Acte de Mannheim

Le 150<sup>ème</sup> anniversaire de la signature de l'Acte de Mannheim sera célébré le 17 octobre 2018. Compte tenu des évolutions juridiques, politiques et institutionnelles intervenues au cours des dernières années, ce jubilé sera l'occasion d'un débat critique et constructif sur

- la pertinence actuelle et
- le potentiel de développement futur de l'Acte de Mannheim, ainsi que sur les structures organisationnelles et décisionnelles qui en découlent. Un congrès du jubilé organisé à Mannheim en octobre 2018 constituera le cadre approprié pour un examen approfondi de ces questions.

### 2. Coopération CCNR - UE

En accord avec la Commission européenne, la CCNR a établi en 2015 le CESNI en tant qu'organe commun pour la coordination et la standardisation de la navigation intérieure européenne. Le CESNI en tant que tel et l'appui administratif et fonctionnel qui lui est apporté par le Secrétariat de la CCNR ont globalement fait leurs preuves. La coopération avec l'UE, axée sur les résultats, sera encore développée sur la base de l'accord administratif existant. Les principaux objectifs de ces efforts seront

- de poursuivre le développement de la coopération, notamment au moyen de mécanismes de coordination plus efficaces,
- d'étendre le champ d'activité du CESNI, par exemple à des aspects liés aux services d'information fluviale (SIF),
- d'établir des modalités contractuelles adéquates pour les relations de travail avec la Commission européenne,
- d'assurer un financement stable et suffisant du CESNI sur le long terme.

### 3. Réglementation axée sur la pratique et ouverte à l'innovation

La CCNR a démontré par le passé son rôle initiateur pour les évolutions de la réglementation concernant les nouvelles technologies. Dans ce domaine, la CCNR devra maintenir son action de premier plan en traitant notamment les aspects liés

- à la numérisation (par exemple pour les documents de bord électroniques et la navigation autonome),
- aux conclusions de l'évaluation AIS,
- aux projets SIF en cours (par exemple pour la gestion des corridors, écluses et postes de stationnement),
- à l'automatisation progressive des procédures opérationnelles à bord,
- au développement de systèmes de propulsion alternatifs et de carburants de substitution.

Une révision et, le cas échéant, une actualisation de la stratégie SIF de l'année 2012 devraient également être envisagées afin de préciser et de redéfinir les priorités des tâches à moyen terme.

#### **4. Développement durable**

Avec l'adoption de sa « Vision 2018 » en 2013, la CCNR s'est fixé des objectifs ambitieux pour le développement durable de la navigation intérieure sur les plans écologique, social et économique. Avec l'ensemble de ses partenaires, la CCNR fera le point sur les activités liées à la « Vision 2018 » afin de prendre ensuite des décisions concernant l'adaptation de ces objectifs en tenant compte des orientations stratégiques.

Les nuisances sonores, le climat et les émissions polluantes faisant de plus en plus l'objet de débats publics, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour consolider auprès de l'opinion publique la perception du transport fluvial comme étant un mode de transport respectueux de l'environnement. À cet égard, la CCNR pourrait apporter une précieuse contribution au débat en mettant à disposition des informations sur la pollution effectivement imputable aux bateaux de navigation intérieure et sur les développements actuels et futurs en matière de protection environnementale (par exemple concernant la mise en œuvre de la directive EMNR, le GNL, les stations de recharge pour l'alimentation en électricité, l'accord de Paris sur le climat).

#### **5. Voie d'eau et infrastructure**

Plusieurs initiatives de l'UE portent sur le thème de l'infrastructure (Good Navigation Status, RTE-T, corridors de transport). D'une part, il convient de conjuguer les efforts dans ce domaine afin de garantir que, à l'avenir aussi, les conditions d'utilisation du Rhin soient déterminées de manière autonome et à un niveau élevé. D'autre part, l'importance du transport fluvial dans le corridor Rhin-Alpes, l'axe de transport le plus performant et le plus innovant d'Europe, peut être encore renforcée grâce à la capacité disponible. Dans ce domaine en particulier, la CCNR pourrait prendre des initiatives destinées à renforcer les liens entre les acteurs du secteur portuaire, les chargeurs et les autres parties prenantes. De nouvelles recommandations pour des mesures concernant l'utilisation des potentiels de transfert modal devront aussi être incluses dans la discussion et devront autant que possible être mises en œuvre.

#### **6. Processus de discussion et de décision au sein de la CCNR**

Les changements intervenus dans la coopération avec l'UE ont également un impact sur les processus de discussion et de décision au sein de la CCNR. Afin de pouvoir adapter ces processus à l'évolution constatée, il conviendrait d'envisager des ajustements pour le déroulement des sessions plénières, par exemple par

- l'introduction de listes dites de « points prioritaires », par exemple pour l'adoption de standards CESNI,
- la fusion de la session plénière de la CCNR et de la Conférence consultative,
- l'examen de thèmes prioritaires actuels liés à la navigation intérieure,

afin de permettre des échanges sans préjuger de leurs résultats.

Il conviendrait en outre d'envisager une réorientation de certains organes de travail tels que le Comité économique et le Comité préparatoire.

## **PROTOCOLE 10**

### **Programmes de travail**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

se référant à sa résolution 2001-I-3 fixant les objectifs de la CCNR et à son Règlement intérieur (article 17 (2)),

s'appuyant sur le travail d'évaluation et de prospective de ses comités,

prend acte des programmes de travail pour les années 2018-2019 établis par lesdits comités et figurant en annexe.

#### **Annexe**

I – Comité du droit fluvial

**MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE DF :**  
Clarification et harmonisation du droit, procédure de plainte

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018 <sup>1</sup>
I-18-1	<b>Délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin (AANR)</b> Organisation d'une table ronde pour les autorités de délivrance sur le sujet de l'effectivité des contrôles effectués avant la délivrance de l'AANR et du certificat d'exploitant	2008 - 2019		DF (11) 21	DF Réunions ad hoc des autorités de délivrance	II	→ 7
I-18-2	<b>Questions intéressant les relations avec l'Union européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire</b> Questions juridiques liées à la mise en œuvre des accords de coopération Outils juridiques disponibles pour renforcer la coopération	2014 - 2019			DF, sur demande et en coordination avec PRE	I	
I-18-3	<b>Évaluation de l'article 32 de l'Acte de Mannheim</b> Etude sur l'article 32 de l'Acte de Mannheim visant une harmonisation des sanctions aux prescriptions de police dans les limites posées par la CCNR	2008 - 2019		DF (09)m 5	DF	II	
I-18-4	<b>Veille juridique/ suivi des conventions internationales</b> Suivre l'état des ratifications des conventions internationales, notamment la CLNI 2012, et répondre aux éventuelles questions liées à leur mise en œuvre	2002 - 2019		DF (11) 20		II	

<sup>1</sup> Pour la définition des grands objectifs de la « Vision 2018 » auxquelles cette colonne se réfère, voir résolution 2013-II-10.

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
I-18-5	<b>Règlement du droit de plainte</b> Évaluation du Règlement actuel concernant le droit de plainte	2016 - 2019		DF (15) 25	DF	I	
I-18-6	<b>Prescriptions de caractère temporaire</b> Évaluation du dispositif des prescriptions de caractère temporaire	2016 - 2019		DF (15) 24	DF en coordination avec RV, RP et STF	I	
I-18-7	<b>Règlement du Comité du personnel</b>	2016 - 2019		DF (16) 13	DF	I	
I-18-8	<b>Examen de la nécessité d'harmoniser l'utilisation des termes « conducteur » et « bâtiment » dans les trois Règlements de la CCNR</b>	2018 - 2019			DF	I	
I-18-9	<b>Examen de la nécessité et de la faisabilité pour la CCNR de se saisir de sujets sociaux</b>	2018 - 2019		DF (17) 25	DF en coordination avec STF	II	
I-18-10	<b>Examen de la nécessité d'étudier l'introduction d'une obligation d'assurance.</b>	2018 - 2019		2011-II-8	DF	II	
I-18-11	<b>Examen de la nécessité d'étudier les possibilités d'amélioration des conditions d'indemnisation des exploitants victimes du blocage de la voie d'eau</b>	2018 - 2019		2011-II-8	DF	II	

## II -Comité économique

### MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ ECO

Tâches liées au développement de l'Observation du Marché (OM)

Code	Tâche	Durée	Objectif	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-1	<b>Assurer la collecte et la cohérence des données économiques liées à la navigation intérieure en Europe</b>	Permanent	Fournir au secteur, aux administrations nationales, aux associations et aux institutions européennes une source fiable et centralisée de suivi des données économiques de la navigation intérieure	Un travail conséquent est déjà réalisé dans le cadre de l'Observation du Marché. Il s'agit de le poursuivre et d'améliorer le travail existant (couverture européenne, détail par segment...).	ECO	I	→1 →8
III-18-2	<b>Travaux concernant des rapports thématiques réguliers sur des sujets d'importance pour la navigation intérieure (situation du marché du travail, accidents, émissions, structure du marché)</b>	Permanent – un rapport par an minimum	Réunir les connaissances disponibles sur un sujet d'importance qui pourra être décidé par le Comité ECO afin de fournir un rapport clair et concis.	Ces types de rapports ont déjà été réalisés et ce travail pourra être poursuivi.	ECO	I	→1 →2 →3 →4
III-18-3	<b>Suivi de la flotte</b>	Permanent	Fournir un suivi détaillé de la flotte en quantité et en qualité. Une attention particulière pourra être donnée à la flotte de petits bateaux.	Un suivi au niveau national est déjà fourni, le défi au cours des deux prochaines années de fournir un niveau plus détaillé. L'IVR, les données AIS sont des pistes à explorer pour répondre à cet objectif.	ECO	I	→3 →4 →8
III-18-4	<b>Développement des connaissances liées au transport de passagers</b>	Permanent	Assurer l'existence d'une expertise importante sur le secteur du transport de passagers au sein de la CCNR et la développer.	Chaque rapport annuel de l'OM comprend déjà un chapitre sur le transport de passagers.	ECO	II	→8
III-18-5	<b>Développement des activités liées aux prévisions</b>	Permanent	Fournir dans les rapports de l'OM des informations fiables pour anticiper les évolutions du secteur. Développer l'expertise permettant de mieux comprendre l'évolution du marché et ainsi d'anticiper les futures tendances et opportunités pour la navigation intérieure.	Le Secrétariat a commencé à développer plusieurs modèles économétriques pour différents segments de marché.	ECO	II	→5 →8

Code	Tâche	Durée	Objectif	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-6	<b>Développement des activités liées à l'analyse de la navigation intérieure dans la chaîne multimodale</b>	Permanent	Développer la collecte et l'analyse de données relatives aux autres modes de transport afin de contextualiser l'évolution de la situation de la navigation intérieure dans l'environnement multimodal. Ce travail permettra également de mieux comprendre les dynamiques de transfert modal.	Les récentes études sur les ports intérieurs ou sur l'impact économique des périodes de basses eaux ont mis en évidence l'importance de la prise en compte de l'ensemble des modes de transport dans les analyses.	ECO	I	→6
III-18-7	<b>Organisation d'un groupe de travail avec l'ensemble des offices statistiques nationaux</b>	2018	L'objectif est d'améliorer les relations entre les offices statistiques nationaux européens.	Les relations avec EUROSTAT les offices statistiques nationaux des pays de la CCNR sont aujourd'hui efficaces. Mais la relation avec d'autres offices statistiques nationaux européens, nécessaire pour l'OM, est récente et profiterait fortement d'un tel groupe de travail.	ECO/ COM	I	→1 →8
III-18-8	<b>Renforcer et élargir la stratégie de communication</b>	Permanent	Le travail de préparation de l'OM est important mais la diffusion des résultats, notamment au sein du secteur, reste limitée.			I	→8
	<b>1) Web : Réflexion sur les deux sites Observation du Marché et Observatoire du Marché et développement d'une communication numérique adaptée aux besoins</b>	2018	Une fusion pourrait permettre plus de clarté mais une réflexion devra être menée pour identifier les contenus de ces deux sites qui doivent être conservés et pour assurer qu'un suivi actif de ces contenus sera réalisé.			I	→8
	<b>2) Rapport OM : Assurer l'édition et la diffusion régulière des rapports de l'OM</b>	Permanent	La pérennité de la diffusion des rapports de l'OM doit être assurée.		ECO/ COM	I	→8
	<b>3) Réalisation d'une enquête auprès des lecteurs</b>					II	→8
	<b>4) Organisation d'un atelier réunissant le secteur et les ports intérieurs pour présenter les résultats de l'OM et réunir des retours</b>	2018/2019	Pour créer un lien de communication dynamique et plus efficace pour recueillir les retours du secteur, le comité ECO pourrait organiser un atelier autour des enjeux économiques de la navigation intérieure.	Utilisant son l'expérience du passé en tant que plate-forme, la CCNR pourrait être à l'initiative pour un développement relations directes davantage avec le secteur et avec les ports.		II	→8

Code	Tâche	Durée	Objectif	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-9	<b>Assurer la bonne collaboration existante entre Commissions fluviales, consultants et associations</b>	Permanent	L'OM n'est pas seulement un rapport fourni par la CCNR, c'est plus largement un travail de coopération entre la CCNR et d'autres acteurs de la navigation intérieure en Europe et la CCNR doit être garante de la bonne collaboration entre les différents acteurs.	La CCNR a déjà établi une relation avec de nombreux acteurs de la navigation intérieure en Europe. Plusieurs partenaires ont été associés au rapport annuel 2017 de l'Observation du Marché. Ces partenariats doivent être à la fois poursuivis et développés.		I	→1 →8

Tâches liées au développement et la mise à profit du rôle d'expertise sur les questions économique

Code	Tâches	Durée	Objectif	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-10	<b>Accompagner les discussions relatives à la mise en place et à l'évaluation de NAIADES II et les discussions relatives à la suite de la politique de l'UE en matière de transport fluvial</b>	Permanent	Le Comité ECO doit suivre attentivement les évolutions de la politique de NAIADES II et mettre à profit son expertise sur les divers sujets économiques dans ce contexte.	Le Comité ECO est déjà un interlocuteur privilégié de la DG Move à propos de NAIADES II et la contribution de la CCNR au rapport de progrès de NAIADES II le montre. Cette démarche doit être entretenue	ECO avec le soutien éventuel d'autres Comités	I	
III-18-11	<b>Réunir des connaissances et des experts sur les sujets économique d'importance pour la navigation intérieure, la forme pouvant varier selon le besoin exprimé (rapport, atelier, audition...)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impact économique des basses eaux</li> <li>• Evolution du verdissement de la flotte et introduction de nouveaux carburants et technologies de propulsion</li> <li>• Structure et transparence du marché</li> <li>• Compétitivité et intégration de la navigation intérieure dans la chaîne multimodale</li> <li>• Nouveaux marchés du secteur de la navigation intérieure</li> </ul>	2018-2019	Le Comité ECO de la CCNR pourra profiter de son expertise historique, de ses travaux en cours et de ses connexions avec divers experts pour réunir les connaissances existantes sur divers sujets. Ces sujets pourront être déterminés par le Comité ECO et de grands thèmes sont d'ores et déjà listés dans la colonne « Tâches »		ECO avec le soutien éventuel d'autres Comités	I	→1 →2 →3 →4 →5 →6



Code	Tâches	Durée	Objectif	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-12	<b>Développer la possibilité de réaliser une étude d'impact</b>	2018-2019	Sur la base des travaux menés en 2014 [ECO (14) 23] pourrait être réalisée une étude d'impact si opportun.		ECO	II	
III-18-13	<b>Assurer une collaboration avec le monde universitaire</b>	Permanent	Le Comité ECO doit entretenir des liens étroits avec le monde universitaire pour assurer des échanges vivaces et instructifs.	Le Secrétariat de la CCNR lance à partir d'octobre 2017 une collaboration avec l'Université d'Anvers.	ECO/COM	I	

Tâches liées au développement du rôle de plate-forme

Code	Tâche	Durée	Objectif	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-14	<b>Organiser une intervention extérieure au cours de chaque comité ECO</b>	Permanent	L'objectif est d'offrir une tribune une fois par trimestre à un universitaire ou à un acteur du secteur pour présenter ses projets aux délégations.	L'année 2017 a permis de commencer à mettre en place cette habitude	ECO	I	
III-18-15	<b>Représenter la navigation intérieure au sein du Corridor Rhin-Alpes</b>	Permanent	Assurer la présence de la navigation intérieure au sein des discussions du corridor.  Une extension à d'autres corridors pourrait être envisagée.	ECO (17) 24	ECO/IEN	I	→6

### **III - Comité de l'infrastructure et de l'environnement**

#### **MISSIONS PRINCIPALES DU COMITÉ IEN :**

Entretien et amélioration de la voie navigable, thèmes généraux concernant l'environnement, questions fondamentales du développement durable de la navigation intérieure

<b>Code</b>	<b>Tâche</b>	<b>Durée</b>	<b>Contexte</b>	<b>Base</b>	<b>Traitement</b>	<b>Priorité</b>	<b>Référence Vision 2018</b>
III-18-1	<b>Mesures pour l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité de la navigation intérieure</b>	1/2018 - 12/2019	Élaboration d'un rapport final en concertation avec les comités compétents. <sup>1</sup>	2011-II-8	IEN/G	I	
III-18-2	<b>Questions fondamentales du développement durable en navigation intérieure y-compris l'infrastructure</b>	1/2018 - 12/2019	Examen général du développement durable de la navigation intérieure et formulation de possibles recommandations pour les suites à donner par la CCNR	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN	I	

<sup>1</sup> En fonction des activités du Comité du droit fluvial

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-3	<b>Suivi des travaux pour l'élaboration d'un concept pour le « Good Navigation Status »</b>	1/2018 - 12/2019	Le mandat du consortium de consultants pour le concept de Good Navigation Status s'achèvera en 2017. À partir de 2018 la coopération se poursuivra directement avec la DG MOVE pour la poursuite de l'élaboration du concept de Good Navigation Status.	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48 IEN (17)m 30, point 6	IEN/G	I	→ 6
III-18-4	<b>Participation aux travaux sur les corridors multimodaux au niveau de l'UE</b>	1/2018 - 12/2019	Les activités concernant le corridor sont coordonnées par le Comité économique. (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	I	→ 6

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-5	<b>Organisation d'un atelier européen consacré aux besoins en aires de stationnement et à leur planification</b>	1/2018 - 12/2019	Dans le cadre de la CCNR existent des connaissances étendues en matière de besoins en aires de stationnement et de leur planification, mais tel n'est pas le cas dans tous les autres États membres de l'UE possédant des voies d'eau intérieures.	IEN (17) 53 = IEN/G (17) 53	IEN/G	II	
III-18-6	<b>Appui aux délégations pour la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau (directive 2000/60/CE) pour le bassin du Rhin</b>	1/2018 - 12/2019	Suivi des activités dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la Commission européenne ; Coordination des activités de la CIS ayant une incidence sur la navigation.	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 5
III-18-7	<b>Adaptation de la voie d'eau et de la navigation rhénane aux possibles conséquences du changement climatique</b>	1/2018 - 12/2019	Le rapport de situation du comité sera actualisé.	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	I	→ 5 → 8

Code	Tâche	Durée	Contexte	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
III-18-8	<b>Poursuite de l'harmonisation de la « Procédure pour la fixation de conditions et de restrictions pour les ouvrages sur le Rhin dans le cadre de la CCNR »</b>	1/2018 - 12/2019	Harmonisation des procédures du comité pour le secteur frontalier franco-allemand et les autres secteurs du Rhin.	2016-II-17	IEN	II	
III-18-9	<b>Évaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation</b>	1/2018 - 12/2019	Tâche permanente	1995-I-29	IEN/G		
III-18-10	<b>Vérification de la disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur</b>	1/2018 - 12/2019	Tâche permanente Participation aux réunions régulières pour la coordination des périodes de chômage des écluses sur le Rhin supérieur.	2007-II-6, IV	IEN/G		→ 1
III-18-11	<b>Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin</b>	1/2018 - 12/2019	Tâche permanente Compilation de toutes les mesures prévues ou mises en œuvre sur le Rhin en vue de l'amélioration des conditions de navigation.	IEN (13) 32	IEN/G		→ 6

**IV – Comité du règlement de police**

**MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RP :**

Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic ;  
Services d'information fluviale (SIF)

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
<b>Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic</b>							
IV-18-1	<b>Évaluation des prescriptions de caractère temporaire applicables aux bâtiments dont le système de propulsion utilise le gaz naturel liquéfié (GNL) et élaboration des listes de contrôle pour l'avitaillement de GNL (bateau/bateau et bateau/terre)</b>	2016 - 2019	Standard pour la liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)	Protocole 2015-I-8 Protocole 2015-II-15 RP (15) 47A rev.1 add. 1 RP/G (16) 37 RP/G (17) 2	RP/G (RV/G)	II	
IV-18-2	<b>Présence à bord de documents de bord et autres papiers sous forme électronique</b>	2016 - 2019	Article 1.11 du RPNR	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = RV (15) 71 = MD (15) 5 RP/G (16) 2 = RIS/G (16) 4 RP/G (16) 12 = RIS/G (16) 10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	I	
IV-18-3	<b>Actualisation de la recommandation pour des amendes uniformes applicables en cas d'infractions aux prescriptions de police (catalogue des amendes)</b>	2016 - 2019		Protocole 2004-II-19 RP/G (17) 9	RP/G	II	→ 1
IV-18-4	<b>Examen de certaines terminologies utilisées dans les différents textes de la CCNR</b>	2017 - 2018	RPNR, RVBR, RPN,	RP/G (17)m 19 prov, point 11.2 RP/G(17) 25 rev. 1	RP RP/G IEN STF RV DF	II	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
IV-18-5	Suites à donner à la réunion commune des polices fluviales et de navigation (Novembre 2017 à Berlin)	2018 - 2019	RPNR, RVBR, RPN	RP (17) 37 rev. 2 = RP/G (17) 52 rev. 2 = RV (17) 39 rev. 2 = RV/G (17) 28 rev. 2 = STF (17) 32 rev. 2	RP RP/G STF RV	-	
IV-18-6	Moderniser et simplifier la rédaction d'articles du RPNR en lien avec les marques d'identification des bateaux	2018 - 2019	Articles 1.10, chiffre 2 ; 2.01, chiffre 1 lettre d ; 2.05, chiffre 1 et annexe 10 du RPNR	RP (17) 32 corr. 1 = RP/G (17) 41 corr.	RP/G	I	
IV-18-7	Clarification de la signalisation des épis	2018 - 2019	Article 5.02 et annexe 8 du RPNR	RP (17)m 28, point 10.3	RP RP/G IEN/G	II	
IV-18-8	Harmonisation des listes des documents de bord entre le RPNR et le RVBR (respectivement ES-TRIN)	2018 - 2019	Article 1.10 du RPNR	RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RP RP/G RV	II	
<b>Services d'information fluviale</b>							
IV-18-9	Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à tous les bâtiments visés par les dispositions de l'article 12.01 du RPNR	2018 - 2019	Article 12.01 du RPNR	Protocole 2007-II-20 RP (17) 55 = RP/G (17) 78 = RIS/G (17) 50	RP/G (RIS/G)	I	→ 1
IV-18-10	Obligation d'annonce électronique - Transmission de la désignation technique	2017 - 2018	Article 12.01, chiffre 2 du RPNR	Protocole 2017-I-11 RP (17)m 28, point 4.2	RP/G RIS/G (RP)	I	→ 1
IV-18-11	Actualisation de la convention administrative d'échange de données entre les autorités compétentes des États riverains du Rhin	2018 - 2019	Article 12.01 du RPNR	Protocole 1994-I-20 RP (17) 31 = RP/G (17) 40 = RIS/G (17) 29	RP/G (RIS/G)	II	→ 1

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
IV-18-12	<b>Évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation (ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques) y compris le réexamen, à la lumière du projet d'édition 2.4 du standard ECDIS Intérieur, des exigences minimales applicables à ces systèmes de visualisation et l'évaluation de l'équipement de la flotte en cartographie électronique et systèmes de visualisation</b>	2016 - 2018	Article 4.07 du RPNR et Exigences minimales applicables aux systèmes ECDIS Intérieur en mode information et aux appareils comparable	Protocoles 2013-II-16, 2014-I-11, 12 et 13, 2017-I-11 RP/G (17) 11 corr. 1 = RIS/G (17) 5 corr. 1	RIS/G (RP/G)	I	→ 1
IV-18-13	<b>Suites à donner à l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes</b>	2018 - 2019	RPNR	Protocoles 2013-II-16, 2014-I-11, 12 et 13, 2017-I-11 RP (17) 44 rev.1 = RP/G (17) 62 rev.1 = RIS/G (17) 43 rev.1	RIS/G RP/G	I	→ 1
IV-18-14	<b>Affichage du panneau bleu dans l'ECDIS Intérieur (M-I.2.6)</b>	2014 - 2019	Article 4.07 du RPNR, Annexe 5 de l'ES-TRIN	Protocole 2012-I-10 RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G)	II	
IV-18-15	<b>Adaptation permanente des standards SIF</b>	2016 - 2019	Standards ERI, VTT, ECDIS Intérieur, NTS	Protocole 2012-I-10	RIS/G	II	



Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
IV-18-16	<b>Suivi de l'évolution de la navigation automatisée (de l'assistance à la navigation à la navigation entièrement automatisée) et examen de l'éventuelle nécessité de mesures réglementaires</b>	2012 - 2019	ES-TRIN, RPNR	Protocole 2012-I-10 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1= RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RIS/G RP/G (RV/G, CESNI/PT)	I	
IV-18-17	<b>Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages spécifiques aux applications (ASM - Application Specific Messages)</b>	2017 - 2019	Article 4.07 du RPNR	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32 RIS/G (17) 33 RP (17) 40 rev.1 = RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RIS/G (RP/G)	II	→ 1
IV-18-18	<b>Suivi de l'évolution de l'utilisation des messages d'aide à la navigation dans l'AIS Intérieur (AtoN - Aids to Navigation)</b>	2018 - 2019		RIS/G (17) 34 = RP/G (17) 45 RP (17) 40 rev.1 = RP/G (17) 50 rev.1 = RIS/G (17) 40 rev.1	RIS/G	II	→ 1
IV-18-19	<b>État d'avancement de la mise en œuvre et actualisation de la stratégie SIF de la CCNR</b>	2016 - 2019		Protocole 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13	RIS/G	I	→ 1

**V – Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle**

**MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE STF :**

Patentes du Rhin, qualifications et conditions de travail des bateliers

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
V-18-1	<b>Modernisation / assouplissement des prescriptions concernant les équipages des bateaux et les temps de navigation et de repos ainsi que préparation d'une révision générale des prescriptions relatives aux équipages</b>	2018 - 2019	RPN, prescriptions relatives aux équipages	Résolution 2016-II-9 Flexibilisation des temps de repos En cours, mandat du comité PRE pour le suivi de l'étude TASCs	<b>STF</b> PRE, CASS, RV, RP, MD, IEN et groupes de travail	I	→ 2
V-18-2	<b>Adaptation du RPN, notamment pour permettre l'incorporation de renvois au standards CESNI-QP et afin d'assurer la compatibilité des instructions de service avec la future directive de l'UE relative à la reconnaissance mutuelle de qualifications professionnelles</b>	2018 - 2019	RPN, future directive de l'UE, Instructions de service pour le RPN		Groupe de travail ad hoc STF « Révision du RPN » et STF	I	
V-18-3	<b>Révision des prescriptions relatives à la connaissance de secteurs, le cas échéant, procédures de reconnaissance supplémentaires</b>	2018 - 2019	RPN, future directive de l'UE, Arrangements administratifs		<b>STF</b> , si nécessaire en coopération avec RP	I	
V-18-4	<b>Élaboration de prescriptions relatives à un registre électronique des justificatifs concernant l'aptitude</b>	2018 - 2019	RPN, future directive de l'UE, Arrangements administratifs		STF	I	

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité	Référence Vision 2018
V-18-5	<b>Organisation et bilan d'une réunion des commissions d'examen pour l'obtention de certificats d'aptitude</b>	2018 - 2019		STF, contrat européen	STF, CESNI/QP	II	
V-18-6	<b>Simplification de la publication d'annexes au RPN et d'instructions de service pour le RPN</b>	2018 - 2019	Instructions de service pour le RPN		STF	II	
V-18-7	<b>Simplification (et poursuite de la numérisation) des instructions de service</b>	2018 - 2019	Instructions de service pour le RPN		STF	Tâche permanente	
V-18-8	<b>Gestion des arrangements administratifs et des reconnaissances de livrets de bord ainsi que des livrets de service et, le cas échéant, procédures de reconnaissance supplémentaires</b>	2018 - 2019	Arrangements administratifs pour les certificats de conduite et certificats d'aptitude à la conduite au radar livrets de service formations de matelots, future directive de l'UE	Différentes résolutions, en dernier lieu 2015-I-11 (reconnaissance des livres de bord d'États tiers) ainsi que 2014-II-11 et 2014-II-12 (reconnaissance de formations dans une école tchèque et une école roumaine)	STF	Tâche permanente	
V-18-9	<b>Travaux préparatoires pour l'introduction de e-SRB, e-Logbooks</b>	2018 - 2019	RPN		STF	II	

**VI – Comité du règlement de visite**

**MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RV :**

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Code	Tâche	Durée	Prescription	Base	Traitement	Priorité <sup>1</sup>	Référence Vision 2018
VI-18-1	<b>Délivrance des recommandations pour des équivalences et dérogations en application de l'article 2.20 du RVBR</b>	2018 - 2019	RVBR, Article 2.20		RV/G - RV		
VI-18-2	<b>Actualisation du rapport de situation - Réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre</b>	2018 - 2019	Rapport de situation	2012-II-4 2013-II-10 RV (17) 11 rev. 1 = RV/G (17) 7 rev. 1	RV/G - RV	I	→3
VI-18-3	<b>Adaptation du RVBR pour tenir compte de la publication de nouvelles éditions de l'ES-TRIN et des nouvelles évolutions</b>	2018 - 2019	RVBR		RV/G - RV		
VI-18-4	<b>Tâches susceptibles de résulter du programme de travail du CESNI, du Comité du règlement de police, du Comité économique et de la présidence de la CCNR sur la base d'un mandat particulier ou d'une analyse du problème</b>	2018 - 2019	RVBR		RV/G - RV		

<sup>1</sup> Les tâches 1, 3 et 4 sont des tâches permanentes.

## **PROTOCOLE 11**

### **Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2018-2019**

#### **Résolution**

La Commission centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission centrale pour la période 2018-2019.

**Annexe**

**Présidence des Comités pour la période 2018-2019**

PERIODE	ORGANES								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Présidence 2018/2019	DE	DE	BE	FR	CH	NL	CH	NL	FR

**Vice-Présidence des Comités pour la période 2018-2019**

PERIODE	ORGANES								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Vice- Présidence 2018/2019	BE	BE	DE	NL	FR	BE	DE	DE	CH

**PROTOCOLE 12**

**Question juridiques**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 13**

**État 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> septembre 1997.

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE <sup>1</sup>	9 mars 1999
BELGIQUE	
FRANCE	
LUXEMBOURG <sup>2</sup>	8 juillet 1993
PAYS-BAS <sup>3</sup>	16 avril 1997
SUISSE <sup>4</sup>	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<sup>ème</sup> phrase, lettres a) et b).

**Déclaration :**

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que 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 de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012)**

La présente Convention était ouverte à la signature de tout Etat du 27 septembre 2012 au 26 septembre 2014, au siège de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg.

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle quatre Etats auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou d'adhésion.

<b>Participants</b>	<b>Signature</b>	<b>Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion</b>
Allemagne	11 juillet 2013	-
Autriche		
Belgique	27 septembre 2012	-
Bulgarie		-
France	27 septembre 2012	-
Luxembourg	27 septembre 2012	25 septembre 2014
Pays-Bas	29 novembre 2012	-
Pologne	3 décembre 2013	
Serbie	18 juin 2013	18 juin 2013
Slovaquie		
Suisse		

**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<sup>er</sup> novembre 2009.

Le 22 juin 2017, la Conférence des Parties Contractantes a adopté une résolution portant modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et de son Règlement d'application - Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs) (Résolution CDNI 2017-I-4).

Les modifications à la présente Convention sont soumises à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation par les Parties contractantes. Ils entrent en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation conformément à l'article 19 paragraphe 4 CDNI.

**Modification de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son Règlement d'application**

**Dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs)**

<b>Participants</b>	<b>Signature</b>	<b>Ratification, acceptation ou approbation</b>
Allemagne		
Belgique		
France		
Luxembourg		
Pays-Bas		
Suisse		

**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<sup>er</sup> 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 2004<sup>1</sup>

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 2010<sup>2</sup>

Ukraine : 17 avril 2014

---

**1 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.

**2 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  
Belgique : adhésion le 17 juin 2014

## **PROTOCOLE 14**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation intérieure européenne pour le 1er semestre 2017

#### **Annexe**

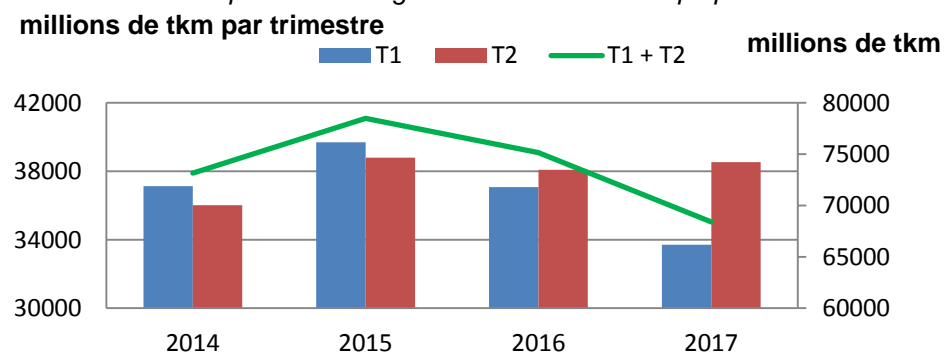
## Annexe au protocole 14

Le rythme de la croissance économique en Europe a dépassé les attentes au début de cette année. Parallèlement à la croissance du commerce international, la croissance de la production industrielle s'est accélérée depuis le début de l'année 2017 : le taux de croissance d'une année sur l'autre était de 2 % au premier trimestre 2017, de 3 % au deuxième trimestre 2017 et a atteint 4 % au troisième trimestre 2017.

Soutenue par cette reprise macroéconomique, la prestation de transport de la navigation intérieure en Europe<sup>1</sup> a atteint 38,5 milliards de tkm au **deuxième trimestre 2017**, contre 38,0 milliards de tkm au **deuxième trimestre 2016**. Cela représente un taux de croissance de **+1,2 %** en glissement annuel, soit environ la moitié de la croissance de la production industrielle. Le taux de croissance entre le **premier trimestre 2017 et le deuxième trimestre 2017** était de **+14 %**

En raison d'un faible premier trimestre 2017 (dû aux faibles niveaux d'eau et à la présence de glace dans de nombreuses régions d'Europe), la prestation de transport a subi une baisse de 4 % au **premier semestre 2017** par rapport au niveau atteint au **premier semestre 2016**. Ce recul est lié aux conditions naturelles difficiles de l'hiver 2017 (faibles niveaux d'eau, glace dans la région du Danube), qui ont eu pour effet une forte baisse des cargaisons transportées au premier trimestre 2017.

*Prestation de transport de la navigation intérieure en Europe par trimestres et semestres (2014 - 2017)*



Source : calcul de la CCNR sur la base de données d'Eurostat et des offices nationaux de statistiques

Sur le **Rhin traditionnel**, la prestation de transport a atteint 10,1 milliards de tkm au **deuxième trimestre 2017**, contre 9,9 milliards de tkm au **deuxième trimestre 2016 (+1,7 %)**. Le taux de croissance entre le **premier trimestre 2017 et le deuxième trimestre 2017** a atteint 11,3 %. Ici aussi, le résultat semestriel (19,1 milliards de tkm) est inférieur de 5 % à celui de l'année précédente, en raison des faibles niveaux d'eau qui ont nécessité une réduction du degré de chargement des bateaux au premier trimestre 2017.

Les affluents du Rhin traditionnel (Main, Moselle, Sarre, Neckar) représentent 12 % des transports dans le bassin rhénan en Allemagne (Main : 5 %, Moselle : 5 %, Sarre : 1 %, Neckar : 1 %). Au premier et deuxième trimestre 2017, le transport a reculé de 3 % sur la Moselle et de 4 % sur le Main par rapport à l'année précédente. Toutefois, l'évolution au deuxième trimestre 2017 par rapport au deuxième trimestre 2016 est beaucoup plus positive sur les deux voies fluviales : +7% sur la Moselle et +45% sur le Main. Les dix plus grands **ports rhénans** (Duisburg, Cologne, Mannheim, Strasbourg, Ludwigshafen, Neuss, Karlsruhe, Bâle, Mulhouse, Krefeld) ont enregistré un transport fluvial de 57 millions de tonnes au premier semestre 2017, contre 60 millions de tonnes au premier semestre 2016. Cela représente une **baisse de 5 %**.

<sup>1</sup> « Europe » désigne ici l'UE plus la Suisse et la Serbie.

En ce qui concerne le **transport de conteneurs**, un recul du volume transporté dans les dix plus grands ports rhénans peut être observé au cours du premier semestre 2017 par rapport au premier semestre 2016 (-13 %). Cette diminution est avant tout la conséquence des basses eaux au premier trimestre 2017 mais elle est également due à des difficultés logistiques (retards) pour le transbordement de conteneurs dans les grands ports maritimes tels que Rotterdam. Le port de Duisburg a constitué une exception en maintenant sa tendance à la hausse malgré toutes les difficultés, affichant une augmentation de la manutention fluviale de conteneurs de 7 % (en EVP) au premier semestre (= 270 000 TEU).



## PROTOCOLE 15

### **Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin Adaptation des articles 1.01, chiffres 37 et 40, 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3, annexe D8, chiffre 2.7 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1**

1. Par résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR, se référeront en vue de leur application.
2. Lors de sa réunion du 26 novembre 2015, à la Haye, le CESNI a adopté une première édition 2015/1 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Ce standard fixe les prescriptions techniques uniformes nécessaires pour assurer la sécurité des bateaux de la navigation intérieure. Disponible en 4 langues (allemand, anglais, français, néerlandais), il reprend de manière harmonisée les prescriptions de la directive 2006/87/CE et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (« RVBR »).

Lors de sa réunion du 6 juillet 2017, à Strasbourg, le CESNI a adopté l'édition 2017/1 de l'ES-TRIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2015/1.

ES-TRIN n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la Commission centrale pour la navigation du Rhin, l'Union européenne, d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.

3. La CCNR et l'UE ont exprimé l'intention de mettre en vigueur ES-TRIN 2017/1 de manière coordonnée, à compter du 7 octobre 2018, au moyen d'une référence au sein de leurs cadres législatifs respectifs.

Avec cette résolution, la CCNR décide d'adapter le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (« RPN ») afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1. En conséquence, plusieurs articles et annexes du RPN sont amendés et remplacés par cette référence.

4. Le RPN présente aujourd'hui plusieurs renvois détaillés vers des articles du RVBR, dont le contenu va être transféré dans l'ES-TRIN. En conséquence, il convient d'adapter le RPN pour maintenir la pertinence de ces renvois.
5. Avec les résolutions 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15, la CCNR décide d'adapter respectivement le RVBR, le Règlement de police pour la navigation du Rhin (« RPNR ») et le RPN afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1.
6. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

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

Le RPN présente aujourd'hui plusieurs renvois détaillés vers des articles du RVBR, dont le contenu va être transféré dans l'ES-TRIN. (voir résolution 2017-II-20).

Cet amendement vise à adapter le RPN pour maintenir la pertinence de ces renvois et pour maintenir la continuité du droit pour les obligations figurant actuellement dans quelques articles du RPN.

Ci-après sont énoncés les points clés et les décisions de principe prenant en compte les travaux du Comité du règlement de visite et précisant les liens entre les règlements de la CCNR et l'ES-TRIN.

1. Le remplacement des références au « certificat de navigation » par des références au « certificat de bateau de navigation intérieure » constitue un élément central des modifications à apporter au RPN. Les certificats de navigation au sens de l'article 1.01, chiffre 37, du RPN désignent le certificat de visite ou le certificat communautaire. Selon la définition de l'article 1.01, chiffre 12.4 de l'ES-TRIN, les certificats de bateau de navigation intérieure désignent à la fois les certificats de visite des bateaux du Rhin et les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Par analogie au RVBR et au RPNR est prévu un renvoi « fixe » à la dernière édition de l'ES-TRIN. L'actualisation de ce renvoi interviendra par le biais d'une résolution de la CCNR.

A l'article 1.01 du RPN devrait être insérée la définition suivante :

« 40. « ES-TRIN » le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, édition 2017/1<sup>1</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, l'État membre désigne un État riverain du Rhin ou la Belgique. »

2. A l'avenir aussi, le RPN contiendra encore des références au RVBR, par exemple pour les renvois aux commissions de visite au sens de l'article 2.01 du RVBR ou pour les livres de bord des bateaux possédant un certificat de l'Union reconnu sur le Rhin conformément à l'annexe O du RVBR. L'articulation du RVBR et en particulier l'articulation du chapitre 2 du RVBR sont maintenues. Les chapitres du RVBR dont la teneur est couverte par l'ES-TRIN sont supprimés. Les règles de procédure sont maintenues dans le RVBR.
3. Pour les dispositions de l'article 3.14 du RPN concernant l'équipement de bateaux exploités avec l'équipage minimum, il est renoncé à un renvoi spécifique aux articles 31.02 et 31.03 de l'ES-TRIN, et de conserver en l'état la disposition du Règlement relatif au personnel de la navigation. Cela étant donné que l'article 3.14, chiffre 1, du RPN contient une disposition relative à l'équipage minimum de bateaux qui ne figure pas dans l'ES-TRIN. En outre, cela permettra d'éviter d'autres adaptations dans les références aux standards d'équipement S1 et S2 dans le RPN.
4. En plus des modifications à apporter en liaison avec les travaux concernant l'ES-TRIN, le Secrétariat propose d'adapter aussi l'annexe D8 Programme d'examen pour l'obtention d'une patente radar. Y figure encore au point 2.7 une entrée « Différences entre les indicateurs à représentation traditionnelle et les indicateurs à représentation raster-scan ». Les installations radar de navigation agréées avant le 1er janvier 1990 ne sont plus autorisées depuis fin 2011, de sorte que leur utilisation ne devrait plus faire partie de l'examen. Par conséquent, l'entrée 2.7 peut être entièrement supprimée dans l'annexe D8.

---

<sup>1</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2017/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2017-II-1 du 6 juillet 2017.

5. La date d'entrée en vigueur de la modification du RPN doit être coordonnée par rapport à la date de mise en œuvre de la directive (UE) 2016/1629, afin que les dispositions de l'ES-TRIN entrent en application simultanément au niveau rhénan et au niveau de l'UE le 7 octobre 2018.

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

Une possibilité serait de faire une référence dynamique à l'ES-TRIN, c'est-à-dire sans mention de l'édition.

Par analogie avec l'amendement du RVBR, une référence statique à l'ES-TRIN, c'est-à-dire avec la mention de l'édition, a été privilégiée pour permettre de vérifier les éventuels impacts du contenu de l'ES-TRIN sur les dispositions du RPN.

### **Conséquences de ces amendements**

A l'article 1.01 du RPN, une définition de l'ES-TRIN, avec mention explicite de l'édition (2017/1) est ajoutée.

Les renvois détaillés vers des articles du RVBR, dont le contenu va être transféré dans l'ES-TRIN, sont actualisés aux articles et annexes suivants : 3.13, chiffre 1, 3.14, chiffre 1, 3.14, chiffre 1.1, lettres j) et m), 3.14, chiffre 2, 3.17, chiffre 2, note n° 2, 3.18, chiffre 3, 3.19, chiffre 3, 5.06, 5.10, chiffre 1, lettre a), annexe A1, chiffre 1, annexe D7, chiffre 1.3 ainsi que l'annexe E2, chiffre 1.1.

Dans le cadre de ces amendements, il convient aussi de changer le contenu du programme d'examen pour l'obtention d'une patente radar à l'annexe D8 du RPN. Le chiffre 2.7 de l'annexe du RPN est supprimé. La connaissance des différences entre les indicateurs à représentation traditionnelle et les indicateurs à représentation raster-scan n'est plus exigée. Les installations radar de navigation agréées avant le 1er janvier 1990 ne sont plus autorisées depuis fin 2011, de sorte que leur utilisation ne devrait plus faire partie de l'examen. Par conséquent, l'entrée 2.7 peut être entièrement supprimée dans l'annexe D8.

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

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas la mise en œuvre coordonnée des prescriptions techniques de l'ES-TRIN au sein des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE. Il en résulterait des incertitudes juridiques.

## **Résolution**

La Commission centrale,

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

vu le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2017/1, adopté le 6 juillet 2017 par le CESNI,

adopte les modifications reproduites en annexe du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Ces modifications entrent en vigueur le 7 octobre 2018.

### **Annexe**

## Annexe au protocole 15

### 1. L'article 1.01 est modifié comme suit :

#### a) Le chiffre 37 est rédigé comme suit :

« 37. « Certificat de bateau de navigation intérieure » un certificat de visite ou un certificat communautaire ; »

#### b) Après le chiffre 39, le chiffre 40 est ajouté comme suit :

« 40. ES-TRIN » le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, édition 2017/1<sup>1</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, l'État membre désigné un État riverain du Rhin ou la Belgique. »

### 2. L'article 3.13, chiffre 1, est rédigé comme suit :

« 1. A bord de chaque bateau, à l'exception des remorqueurs et pousseurs de port, des barges de poussage sans équipage, des bateaux des autorités et des bateaux de plaisance, un livre de bord conforme à l'annexe A1 doit se trouver dans la timonerie. Ce livre de bord doit être tenu conformément aux instructions qu'il contient. La responsabilité de la présence du livre de bord et des inscriptions qui doivent y être portées incombe au conducteur. Le premier livre de bord, qui doit porter le numéro 1, le nom du bateau et son numéro européen unique d'identification (ENI) ou son numéro officiel, doit être délivré par une autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique, sur présentation du certificat de bateau de navigation intérieure en cours de validité.

A bord des bateaux possédant un certificat communautaire reconnu sur le Rhin conformément à l'annexe O du RVBR, un livre de bord délivré par une autorité compétente d'un Etat tiers et reconnu par la CCNR peut se trouver à bord en remplacement du livre de bord délivré par une autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique. Les livres de bord reconnus doivent être tenus dans au moins l'une des langues officielles de la CCNR.

Les autorités compétentes pour la délivrance de livres de bord valables sur le Rhin sont énoncées à l'annexe A1a. »

### 3. L'article 3.14 est modifié comme suit :

#### a) Le chiffre 1 est rédigé comme suit :

« 1. Sans préjudice des dispositions de l'ES-TRIN les automoteurs, pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers, pour être exploités avec l'équipage minimum prescrit en vertu de la présente section, doivent satisfaire à l'un des standards d'équipement suivants : »

---

<sup>1</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2017/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2017-II-1 du 6 juillet 2017.

b) *Le chiffre 1.1, lettre j), est rédigé comme suit :*

« j) Les treuils de remorque mentionnés au certificat de bateau de navigation intérieure doivent être motorisés. »

c) *Le chiffre 1.1, lettre m), est rédigé comme suit :*

« m) Les équipements visés à l'article 6.01, chiffre 1, de l'ES-TRIN doivent pouvoir être commandés depuis le poste de gouverne. »

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

« 2. La conformité ou la non-conformité du bateau aux prescriptions du chiffre 1.1 ou 1.2 est certifiée par la Commission de visite par une mention au n° 47 du certificat de bateau de navigation intérieure. »

4. *L'article 3.17, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

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

Groupe	Membres d'équipage	Nombre des membres d'équipage en mode d'exploitation A1, A2 ou B et pour le Standard d'équipement S1 ou S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Nombre admissible de passagers : de 501 à 1000	conducteur .....	1	1	2	2	3	3
		timonier .....	1	1	-	-	-	-
		maître-matelot .....	1	1	1	1	1	1
		matelot .....	1	-	1	-	1	-
		matelot léger .....	-	1	-	1	-	1
		mécanicien <sup>2)</sup> .....	2	2	2	2	3	3
2	Nombre admissible de passagers : de 1001 à 2000	conducteur .....	2 ou 2	2	2	2	3	3
		timonier .....	-	-	-	-	-	-
		maître-matelot .....	-	1	-	1	-	1
		matelot .....	3	2	3	1	3	1
		matelot léger .....	-	2	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>
		mécanicien <sup>2)</sup> .....	3	3	3	3	3	3
<sup>1)</sup> Le matelot léger ou un des matelots légers peut être remplacé par un homme de pont. <sup>2)</sup> La nécessité de mécaniciens est déterminée par la Commission de visite qui en fait mention au n° 52 du certificat de bateau de navigation intérieure.								

»

5. *L'article 3.18, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

« 3. Le complément d'équipage requis est inscrit par la Commission de visite au n° 47 du certificat de bateau de navigation intérieure. »

6. *L'article 3.19, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

« 3. La Commission de visite inscrit ces mentions au n° 48 du certificat de bateau de navigation intérieure. »

7. L'article 5.06 est rédigé comme suit :

**« Article 5.06  
Porteur d'appareil respiratoire**

Le porteur d'appareil respiratoire doit être âgé de 18 ans au moins et posséder l'aptitude requise pour l'utilisation des appareils respiratoires visés à l'article 19.12, chiffre 10, lettre a), de l'ES-TRIN en vue du secours à personnes. Celle-ci est réputée acquise lorsque la personne concernée apporte la preuve de l'aptitude physique et psychique et de la compétence conformément aux prescriptions nationales des Etats riverains du Rhin ou de la Belgique et a régulièrement participé aux formations et stages de recyclage conformément à l'article 5.07. »

8. L'article 5.10, chiffre 1, lettre a), est rédigé comme suit :

- « 1. Sans préjudice des prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin, le conducteur doit
- a) familiariser l'expert en navigation à passagers avec le dossier de sécurité et le plan de sécurité visés à l'article 19.13 de l'ES-TRIN ; »

9. L'annexe A1, chiffre 1 est rédigée comme suit :

- « 1. Numéro d'ordre
- Le premier livre de bord de tout bateau doit être visé par une autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique sur présentation du certificat de bateau de navigation intérieure du bateau en cours de validité.
- Les livres de bord subséquents peuvent être délivrés et numérotés par toute autorité compétente d'un Etat riverain du Rhin ou de la Belgique, conformément à l'article 3.13 chiffre 2 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; ils ne peuvent toutefois être délivrés que sur production du livre de bord précédent. Le livre de bord précédent doit être revêtu d'une mention « annulé » indélébile et rendu au conducteur. Le livre de bord portant la mention « annulé » doit être conservé à bord pendant 6 mois encore après la dernière inscription. »

10. L'annexe D7, chiffre 1.3, est rédigée comme suit :

«

1	2	3	4	5	6	7
chiffre	Matières examinées		A	B	C	D
<b>1.3</b>	<b>Règlement de visite des bateaux du Rhin et du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure</b>					
	Structure et contenu	2	x	x	x	x
	Contenu du certificat de bateau de navigation intérieure	2	x	x	x	x

»

11. A l'annexe D8, le chiffre 2.7 est supprimé.

12. L'annexe E2, chiffre 1.1, est rédigée comme suit :

- « 1.1 Réglementation concernant les bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (ADN, RPNR, RVBR, directive (UE) 2016/1629 et le cas échéant nouveaux développements) »

## PROTOCOLE 16

### Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Conducteur (Article 1.02, chiffre 1)

1. L'article 1.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin fixe le principe que « *Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur". Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire*
  - *d'une patente du Rhin pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit et pour le secteur qu'il parcourt,*
  - *d'un autre certificat de conduite admis en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou*
  - *d'un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit.*

*Pour les certificats reconnus équivalents, il doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. »*

2. Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin prévoit en ce qui concerne l'équipage la présence à bord, en nombre suffisant, de personnel qualifié pour le mode d'exploitation concerné. Dès qu'un mode d'exploitation permet à un bâtiment de faire route sans interruption pour une durée telle que le conducteur soit tenu de prendre son temps de repos obligatoire afin de ne pas perdre son « aptitude » pour cause de fatigue, le tableau des équipages prévoit un deuxième conducteur. Cela signifie que les deux conducteurs se relayent, de sorte que demeure préservé le principe du seul conducteur responsable prévu par le Règlement de police pour la navigation du Rhin. Une mention dans le livre de bord indique lequel des titulaires de patente est le conducteur responsable à un moment donné.
3. La Chambre des Appels de la CCNR a rendu le 7.12.2015 un arrêt n° 501 B – 5/15 selon lequel tous les conducteurs, c'est-à-dire aussi ceux qui ne sont pas en service, doivent posséder les connaissances de secteur requises pour la totalité des secteurs à parcourir au cours d'un voyage donné. Cette obligation s'applique donc également au conducteur au repos lors de la traversée de ce secteur.
4. En pratique, l'actuel article 1.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin a toujours été interprété comme nécessitant qu'une seule personne assume la responsabilité en qualité de conducteur, afin de garantir une situation de commandement univoque à bord. Cette interprétation implique également que seule cette personne doit posséder la connaissance de secteur pour le secteur que le bateau est en train de parcourir.
5. L'interprétation donnée par l'arrêt de la Chambre des Appels a pour conséquence que la navigation nécessite désormais du personnel qualifié supplémentaire. Or, le fait pour le deuxième conducteur de détenir une capacité d'intervention potentielle sur l'intégralité du secteur ne semble nécessaire ni du point de vue de la réglementation de police ni du point de vue de la réglementation relative aux équipages. En effet, un tel doublement, visant à parer aux situations de danger exceptionnelles (maladie ou décès du conducteur), n'est exigé ni dans le RPNR ni dans le RPN. En effet, si tel était le cas, un deuxième conducteur serait prévu aussi pour le mode d'exploitation A1. Or, le Règlement du personnel relatif au personnel de la navigation sur le Rhin exige seulement que la navigation soit immédiatement interrompue en cas de défaillance du conducteur qualifié (interprétation a contrario de l'article 2.02, chiffre 1, du RPN).

Dans la pratique, cela signifie qu'un remplaçant doit être appelé et que le bâtiment doit amarrer ou jeter l'ancre à l'emplacement sûr le plus proche, à l'extérieur du chenal navigable, pour y attendre de l'aide.

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

Cet amendement vise à clarifier l'article 1.02, chiffre 1 du Règlement de police pour la navigation du Rhin suite à l'arrêt de la Chambre des Appels de la CCNR en date du 7.12.2015 afin que cette disposition soit en accord avec l'interprétation qui en a toujours été faite en pratique et qui ne remet pas en cause la sécurité de la navigation.

### **Alternative éventuelle à l'amendement envisagé**

Une possibilité est de ne pas modifier l'article 1.02 du Règlement de police de la navigation du Rhin et de consacrer ainsi l'interprétation faite par la Chambre des Appels de la CCNR dans son arrêt rendu le 7.12.2015. En conséquence, tous les conducteurs présents sur un bâtiment devraient posséder la connaissance de secteur pour le secteur que le bâtiment est en train de parcourir.

### **Conséquences de cet amendement**

Le nouveau chiffre 1 de l'article 1.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin permet d'avoir une rédaction conforme à la pratique sans remettre en cause la sécurité.

### **Conséquences d'un rejet de l'amendement proposé**

Il est possible de renoncer à cet amendement mais cela demanderait d'embaucher des conducteurs supplémentaires devant disposer des connaissances de secteurs adéquates et cela sans amélioration significative de la sécurité de la navigation. Ces conducteurs ne sont à l'heure actuelle pas disponibles sur le marché de l'emploi.

### **Résolution**

La Commission centrale,

vu l'arrêt n° 501 B-5/15 de la Chambre des Appels de la Commission centrale rendu le 7.12.2015,

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

consciente que l'adaptation des prescriptions relatives aux conducteurs constitue une mesure visant à clarifier leurs obligations,

soucieuse de tirer les conséquences nécessaires de l'arrêt précité,

après audition de la profession de la navigation,

sur proposition du Comité du règlement de police,

adopte l'amendement à l'article 1.02, chiffre 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

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

### **Annexe**



**Annexe au protocole 16**

1. *À l'article 1.02, chiffre 1, est ajoutée la phrase suivante :*

« Si plusieurs conducteurs sont prescrits pour un bâtiment conformément au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, seul le conducteur sous l'autorité duquel le bâtiment est placé doit posséder l'attestation de connaissances de secteur pour le secteur concerné. »

## PROTOCOLE 17

### **Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Aires de stationnement particulières (Article 7.06, chiffres 3 et 4 ainsi que l'annexe 7)**

1. Dans de nombreuses villes situées le long du Rhin est observée une tendance à "vouloir résider au bord de l'eau" et l'intolérance croissante des riverains vis-à-vis du bruit et des polluants soulève des problèmes en liaison avec les bâtiments en stationnement. En l'absence d'une possibilité de réglementer l'utilisation des générateurs de bord fonctionnant au carburant diesel, le maintien des aires de stationnement existantes et la création pourtant indispensable d'aires de stationnement supplémentaires le long du Rhin pourraient être compromis. Les aires de stationnement étant absolument nécessaires afin de garantir la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial, des mesures doivent être prises.
2. Par conséquent, certains États envisagent de créer un point de raccordement au réseau électrique à terre pour certaines aires de stationnement. Dans ce cas, le stationnement pourrait être autorisé uniquement si le conducteur raccorde son bâtiment au réseau électrique à terre. Cette obligation d'utiliser le réseau électrique à terre contribuerait au maintien des possibilités de stationnement existantes dans les zones urbanisées.
3. La CCNR souhaite proposer aux autorités compétentes locales un cadre réglementaire qui tienne compte des enjeux de la navigation intérieure et des attentes des riverains des aires de stationnement. Ce cadre réglementaire permettra d'imposer le raccordement au réseau électrique à terre pour un bâtiment occupant une aire de stationnement et prévoira ce faisant la situation où un bâtiment en stationnement peut pourvoir entièrement à ses besoins en énergie par d'autres formes d'alimentation électrique que l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre et qui n'émet ni bruit ni gaz et particules polluants. Un nouveau panneau est créé pour faciliter l'information du conducteur et garantir une signalétique uniforme le long du Rhin.
4. La résolution 2017-I-10 a déjà ajouté à l'article 7.06 du RPNR un nouveau chiffre 3 qui impose à tous les bâtiments de se raccorder aux aires de stationnement signalées par le panneau B.10 (annexe 7 du RPNR) à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Cet amendement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2018.

Or, il s'avère que la codification B.10 pour désigner le panneau d'obligation est déjà employée par certains Etats membres et la présente résolution vise donc à abroger la résolution 2017-I-10 tout en proposant un cadre réglementaire répondant aux objectifs précités.

5. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

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

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

En second lieu, ces amendements permettent de s'assurer qu'une signalisation uniforme est mise en place le long du Rhin puisque ces amendements introduisent également un nouveau panneau d'obligation B.12 complétant l'annexe 7 et correspondant à cette obligation. Par ailleurs, des restrictions à cette obligation peuvent être prévues par l'apposition d'un cartouche sous le panneau. À titre d'exemple, comme l'a souhaité la profession, cette obligation de se raccorder pourrait ne pas s'appliquer lors d'un stationnement de courte durée.

Ces amendements prévoient en outre des prescriptions pour pouvoir déroger, sous certaines conditions, à l'obligation de raccordement.

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

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

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

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

### **Conséquences de ces amendements**

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

Le nouveau chiffre 4 de l'article 7.06 ouvre quant à lui la possibilité à un bâtiment qui se met à une aire de stationnement de ne pas se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre. Cela à la condition qu'il puisse lors de son stationnement pourvoir entièrement à ses besoins en énergie par d'autres formes d'alimentation électrique qui n'émettent ni bruit ni gaz et particules polluants.

Le nouveau panneau d'obligation B.12 permet aux autorités compétentes locales d'informer le conducteur de cette obligation. Un cartouche placé sous le panneau permet, si nécessaire, d'introduire des dérogations autres que celle prévue par le nouveau chiffre 4 de l'article 7.06.

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

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

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

## Résolution

La Commission centrale,

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

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

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

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

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

désireuse de promouvoir l'utilisation à bord de sources d'énergie électrique plus respectueuses de l'environnement,

en concertation étroite avec la profession,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

abroge sa résolution 2017-I-10,

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

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

## Annexe

**Annexe au protocole 17**

1. *L'article 7.06 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 3 est ajouté comme suit :*

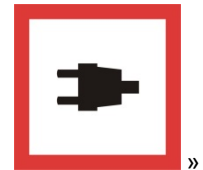
« 3. Aux aires de stationnement signalées par le panneau B.12 (annexe 7), tous les bâtiments sont tenus de se raccorder à un point de raccordement au réseau électrique à terre opérationnel afin de couvrir intégralement leurs besoins en énergie électrique durant le stationnement. Les dérogations à l'obligation visée à la première phrase ci-dessus peuvent être indiquées par un cartouche rectangulaire blanc supplémentaire placé sous le panneau B.12 ».

b) *Le chiffre 4 est ajouté comme suit :*

« 4. Le chiffre 3 ne s'applique pas aux bâtiments qui, durant le stationnement, utilisent exclusivement une alimentation en énergie qui n'émet ni bruit ni gaz et particules polluants. »

2. *À l'annexe 7, section I, sous-section B, le panneau B.12 est inséré après le panneau B.11 :*

« **B.12** Obligation d'utiliser les points de raccordement au réseau électrique à terre  
(voir article 7.06, chiffre 3)



## PROTOCOLE 18

### **Évaluation de l'obligation d'être équipé d'un appareil AIS Intérieur et d'un système pour la visualisation de cartes**

1. Afin d'améliorer la sécurité de la navigation rhénane et de mettre à la disposition des conducteurs des informations supplémentaires, la CCNR a introduit avec effet au 1<sup>er</sup> décembre 2014 l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes. Après deux années de mise en œuvre de cette décision, la CCNR a décidé de mener en 2016 une enquête en ligne afin de collecter des informations auprès des différentes parties prenantes, d'évaluer au mieux les difficultés et problèmes rencontrés par les usagers et de permettre aux personnes concernées par ces prescriptions de formuler des propositions d'améliorations.
2. Sur une période de deux mois, plus de 1000 questionnaires entièrement complétés et plus de 400 questionnaires partiellement complétés mais néanmoins exploitables ont pu être obtenus. Plus de 90 % de ces questionnaires ont été complétés par des conducteurs. En outre ont participé à l'enquête des sociétés qui assurent le montage des équipements à bord des bateaux, des administrations des voies d'eau et des services de police.
3. La CCNR souhaite adresser ses plus vifs remerciements à tous les participants qui ont pris le temps de compléter le questionnaire.
4. Le document annexé à la résolution contient l'évaluation et la synthèse des résultats de l'enquête. Avec plus de 100 questions et réponses en trois langues, il contient une grande variété d'informations.
5. Ces informations constitueront une base importante pour les travaux futurs de la CCNR en matière de Services d'informations fluviales (SIF) et au-delà. Parallèlement, la CCNR met à disposition ces informations pour une utilisation par les autorités nationales d'autres organisations internationales, le secteur de la navigation intérieure, les développeurs d'applications et les fabricants des équipements. La CCNR espère en outre que les groupe d'experts SIF européens jugeront également utiles ces informations. Ayant la certitude que les participants à cette enquête représentent une grande partie de la navigation intérieure européenne, la CCNR espère que la Commission européenne pourra aussi utiliser ces informations dans le cadre de ses activités futures en liaison avec le développement des SIF.
6. Un second document contenant des conclusions et recommandations basées sur cette évaluation de l'obligation introduite par la CCNR de posséder l'équipement AIS Intérieur sera publié au courant de l'année 2018.

## Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

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

conformément à son souhait exprimé à l'époque d'analyser et d'évaluer les enseignements acquis par les milieux concernés (conducteurs, sociétés de montage, autorités), de déterminer dans quelle mesure l'AIS Intérieur et les systèmes de visualisation de cartes électroniques contribuent à améliorer et à sécuriser l'utilisation de la voie d'eau et de vérifier l'éventuelle nécessité d'adapter les prescriptions et les document d'information connexes,

prend acte de l'analyse, annexée à la présente résolution, de l'enquête en ligne réalisée dans le cadre de l'évaluation de la mise en œuvre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes,

est consciente du travail exceptionnel réalisé par les experts qui ont préparé, réalisé et exploité cette enquête et leur exprime sa reconnaissance,

remercie les nombreux participants à cette enquête pour leurs contributions détaillées et exhaustives, lesquelles ont permis de créer une base de données à ce jour inégalée concernant la mise en œuvre de Service d'informations fluviales (SIF),

met à disposition l'évaluation de cette enquête pour une utilisation par les autorités nationales, les autres organisations internationales, la profession de la navigation intérieure, les développeurs d'applications et les fabricants d'équipements,

s'attend à ce que les données générées par l'analyse de l'enquête soient utiles aux groupes d'experts européens SIF,

espère que la Commission européenne fera usage de ces données dans le cadre de ses activités futures visant à poursuivre le développement des SIF, dans la certitude que les participants à cette enquête représentent une grande partie de la navigation intérieure européenne,

charge son Comité du règlement de police d'élaborer des conclusions et recommandations sur la base de l'évaluation et de lui faire rapport à cet égard en 2018.

**Annexe** (séparément)

## PROTOCOLE 19

### **Amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Adaptation du RPNR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)**

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - se référeront en vue de leur application.
2. Lors de sa réunion du 26 novembre 2015, à la Haye, le CESNI a adopté une première édition 2015/1 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Ce standard fixe les prescriptions techniques uniformes nécessaires pour assurer la sécurité des bateaux de la navigation intérieure. Disponible en 4 langues (allemand, anglais, français, néerlandais), il comprend de manière harmonisée les prescriptions de la directive 2006/87/CE et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR).

Lors de sa réunion du 6 juillet 2017, à Strasbourg, le CESNI a adopté l'édition 2017/1 de l'ES-TRIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2015/1.

L'ES-TRIN n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'UE, d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.

3. La CCNR et l'UE ont exprimé l'intention de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2017/1 de manière coordonnée, à compter du 7 octobre 2018, au moyen d'une référence au sein de leurs cadres législatifs respectifs.

Avec la résolution 2017-II-20, la CCNR décide d'adapter le RVBR afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1. En conséquence, plusieurs chapitres du RVBR sont abrogés et remplacés par cette référence.

4. Le RPNR présente aujourd'hui plusieurs renvois détaillés vers des articles du RVBR, dont le contenu va être transféré dans l'ES-TRIN. En conséquence, il convient d'adapter le RPNR pour maintenir la précision de ces renvois.
5. Lors de l'élaboration de l'ES-TRIN, il été constaté que le RVBR contenait des prescriptions applicables sur un secteur de navigation particulier (en aval d'Emmerich selon l'article 10.01 du RVBR, ou en amont de Mannheim selon l'article 22bis.05 du RVBR).

Le principe retenu par le CESNI est le suivant : l'ES-TRIN prévoit des prescriptions techniques optionnelles. Elles peuvent être rendues obligatoires par des règlements de police sur un secteur géographique de navigation donné. Si le bâtiment est conforme à ces prescriptions techniques optionnelles, alors il en est fait mention au certificat de visite, permettant ainsi le contrôle.

En conséquence, il conviendrait d'adapter également le RPNR pour maintenir la continuité du droit pour les obligations figurant actuellement dans les articles 10.01 et 22bis.05 du RVBR.



La CCNR décide de renoncer à la reprise des dispositions transitoires figurant actuellement à l'article 24.06, chiffre 6 du RVBR et concernant l'article 22bis.05 du RVBR. En effet, ces dispositions transitoires sont jugées obsolètes.

6. Avec les résolutions 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15, la CCNR décide d'adapter respectivement le Règlement de visite des bateaux du Rhin, le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1.
7. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

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

Le RPNR présente aujourd'hui plusieurs renvois détaillés vers des articles du RVBR, dont le contenu va être transféré dans l'ES-TRIN (voir résolution 2017-II-20).

Cet amendement vise à adapter le RPNR pour maintenir la pertinence de ces renvois et pour maintenir la continuité du droit pour les obligations figurant actuellement dans les articles 10.01 et 22bis.05 du RVBR.

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

Une possibilité serait de faire une référence dynamique à l'ES-TRIN, c'est-à-dire sans mention de l'édition.

Par analogie avec l'amendement du RVBR, une référence statique à l'ES-TRIN, c'est-à-dire avec la mention de l'édition, a été privilégiée pour permettre de vérifier les éventuels impacts du contenu de l'ES-TRIN sur les dispositions du RPNR.

### **Conséquences de ces amendements**

À l'article 1.01 du RPNR, une définition de l'ES-TRIN, avec mention explicite de l'édition (2017/1) est ajoutée.

Les renvois détaillés vers des articles du RVBR, dont le contenu va être transféré dans l'ES-TRIN, sont actualisés aux articles suivants du RPNR :

- 1.07, chiffres 3 et 5,
- 1.08, chiffres 4 à 6,
- 1.10, chiffre 1, lettres i), w), x), y), ad),
- 2.04,
- 4.06, chiffre 1, lettre a),
- 4.07, chiffres 1 et 6,
- 7.01, chiffre 5,
- 8.03, chiffre 2,
- 11.01, chiffre 4,
- 15.06, chiffres 1, lettre d) et 2, lettre a).

Certains renvois au RVBR sont maintenus aux articles suivants du RPNR :

- 1.08, chiffre 3,
- 1.10, chiffre 1, lettre a),
- 4.07, chiffre 1, lettre b).

En effet, ces renvois sont génériques et visent le cadre réglementaire de la CCNR pour les prescriptions techniques.

L'article 11.01 du RPNR a été adapté pour maintenir la continuité du droit pour les obligations figurant actuellement dans les articles 10.01 et 22bis.05 du RVBR. Cela consiste en une modification de l'article 11.01, chiffre 4 du RPNR et en l'ajout d'un chiffre 5.

À l'article 4.07, chiffre 6 du RPNR, la référence à la directive 1999/5/CE, maintenant abrogée, a été remplacée par une référence à la directive 2014/53/UE.

Le chapitre 8bis et l'annexe J restent dans le RVBR jusqu'au 31.12.2019. C'est pourquoi, la référence à l'article 8bis.02 du RVBR et celle à l'annexe J, partie I, chiffre 1.1.3 ont été conservées (voir articles 1.10, chiffre 1, lettre x) et chiffre 2 du RPNR). Une adaptation est nécessaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (date d'abrogation de l'annexe J du RVBR).

Lorsque les modifications concernent des prescriptions à caractère temporaire (articles 1.07, chiffres 3 et 5, 1.08, chiffres 5 et 6, 1.10, chiffre 1, lettre ad), 7.01, chiffre 5 et 15.06 du RPNR) leur durée de validité est inchangée.

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

Il serait possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas la mise en œuvre coordonnée des prescriptions techniques de l'ES-TRIN au sein des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE. Il en résulterait des incertitudes juridiques.

## Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

vu la résolution 2015-I-3 créant le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI),

vu le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2017/1, adopté le 6 juillet 2017 par le CESNI,

désireuse de contribuer à l'adoption de prescriptions techniques uniformes sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne,

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

adopte l'amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant à l'annexe 1 sera en vigueur à partir du 7 octobre 2018.

L'amendement figurant à l'annexe 2 sera en vigueur du 7 octobre 2018 au 30 novembre 2018.

L'amendement figurant à l'annexe 3 sera en vigueur du 7 octobre 2018 au 30 novembre 2020.

### Annexes

Annexe 1: Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.01, lettre ah), 1.08, chiffre 4, 1.10, chiffre 1, lettres i), w), x), y), chiffre 3, 2.04, 4.06, chiffre 1, lettre a), première phrase, 4.07, chiffre 1, première phrase, chiffre 6, 8.03, chiffre 2, 11.01, chiffres 4 et 5)

Annexe 2: Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.07, chiffre 3, lettre d), chiffre 5, cinquième phrase, 1.10, chiffre 1, lettre ad), 15.06, chiffre 1, lettre d) et chiffre 2, lettre a)

Annexe 3: Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.08, chiffre 5, phrase introductive, chiffre 6, phrase introductive et 7.01, chiffre 5)

**Annexe 1 au protocole 19**

1. *À l'article 1.01 la lettre ah) est ajoutée comme suit :*

« ah) "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2017/1 adoptée par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Pour l'application de l'ES-TRIN, un État membre doit être compris comme l'un des États riverains du Rhin ou la Belgique ; »

2. *L'article 1.08, chiffre 4, est rédigé comme suit :*

«4. Sans préjudice du chiffre 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de visite doivent être disponibles dans une proportion correspondant au nombre d'adultes et d'enfants parmi les passagers. Pour les enfants d'un poids corporel inférieur ou égal à 30 kg ou d'un âge inférieur à six ans, seuls des gilets de sauvetage en matière solide conformes aux normes mentionnées à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN sont admis. »

3. *L'article 1.10 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, lettre i), est rédigée comme suit :*

« i) l'attestation relative à l'installation et au fonctionnement de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration, nécessaire conformément à l'article 7.06, chiffre 1, de l'ES-TRIN, »

b) *Le chiffre 1, lettres w), x) et y), est rédigé comme suit :*

« w) sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m la preuve prescrite à l'article 28.04, chiffre 2, lettre c), de l'ES-TRIN,

x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin,

y) l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 13.02, chiffre 3, lettre a), de l'ES-TRIN, »

c) *Le chiffre 3, est rédigé comme suit :*

« 3. Les bâtiments de chantier visés à l'article 1.01, chiffre 1.24 de l'ES-TRIN, non munis de timonerie ni de logement ne sont pas tenus d'avoir à bord les papiers visés au chiffre 1, lettres a), e) et f) ci-dessus ; ces papiers doivent toutefois être tenus à disposition en permanence dans le secteur du chantier. Les bâtiments de chantier doivent avoir à bord une attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation locale du chantier sur lequel le bâtiment peut être mis en service. »

4. *L'article 2.04 est rédigé comme suit :*

**« Article 2.04**

*Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau*

1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement. Pour les navires de mer, la ligne d'eau douce d'été tient lieu de marques d'enfoncement. Les modalités de détermination du plus grand enfoncement et les conditions d'apposition des marques d'enfoncement sont fixées aux articles 4.04, 4.05 et 22.09 de l'ES-TRIN.

2. Tout bâtiment dont le tirant d'eau peut atteindre 1 m, à l'exception des menues embarcations, doit porter des échelles de tirant d'eau. Les conditions d'apposition de ces échelles sont fixées aux articles 4.06 et 22.09 de l'ES-TRIN. »

5. *L'article 4.06, chiffre 1, première phrase, lettre a), première phrase, est rédigé comme suit :*

« a) qu'ils sont équipés d'un appareil de radar et d'un dispositif indiquant la vitesse de rotation du bâtiment conformément à l'article 7.06, chiffre 1, de l'ES-TRIN. »

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

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

« 1. Les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, de l'ES-TRIN. »

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

« 6. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS ne peuvent utiliser qu'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre 3, de l'ES-TRIN, un appareil AIS de classe A possédant une réception par type conformément aux prescriptions de l'OMI, ou un appareil AIS de classe B. Les appareils AIS de classe B doivent être conformes aux exigences correspondantes de la Recommandation UIT-R.M 1371, de la directive 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques et abrogeant la directive 1999/5/CE, et de la norme internationale CEI 62287-1 ou 2 (y compris la gestion des canaux DSC). L'appareil AIS doit être en bon état de fonctionnement et les données saisies dans l'appareil AIS doivent correspondre en permanence aux données effectives du bateau ou du convoi. »

7. *L'article 8.03, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

« 2. Dans le cas du chiffre 1 ci-dessus, la tête du convoi poussé doit être munie des ancres conformément à l'article 13.01 de l'ES-TRIN. »

8. *L'article 11.01 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 4 est rédigé comme suit :*

« 4. Un bâtiment d'une longueur supérieure à 110 m, à l'exception d'un bateau à passagers, peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 2, de l'ES-TRIN. Un bateau à passagers d'une longueur supérieure à 110 m peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 28.04, chiffre 3, de l'ES-TRIN. Les autorisations spéciales valables au 30 septembre 2001 accordées par les autorités compétentes pour les différents secteurs compris entre Bâle et Mannheim aux bâtiments d'une longueur comprise entre 110 m et 135 m conservent leur validité pour les différents secteurs sous réserve de remplir les conditions nécessaires, fixées pour des raisons de sécurité. »

b) *Le chiffre 5 est ajouté comme suit :*

« 5. Un bateau à passagers peut uniquement naviguer à l'aval d'Emmerich (p.k. 885) s'il satisfait aux exigences de l'article 13.01, chiffre 2, lettre b), de l'ES-TRIN. »

**Annexe 2 au protocole 19**

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

a) *Le chiffre 3, lettre d), est rédigé comme suit :*

« d) ces moyens auxiliaires sont reconnus comme appropriés conformément à l'article 7.02 de l'ES-TRIN. »

b) *Le chiffre 5, cinquième phrase, est rédigé comme suit :*

« Les bâtiments doivent en outre conserver à bord les documents relatifs à la stabilité visés à l'article 27.01 de l'ES-TRIN. »

2. *L'article 1.10, chiffre 1, lettre ad), est rédigé comme suit :*

« ad) pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation prescrit à l'annexe 8, chiffre 1.4.8, de l'ES-TRIN, et le dossier de sécurité prescrit à l'article 30.03, chiffre 1, de l'ES-TRIN, »

3. *L'article 15.06, est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, lettre d), est rédigé comme suit :*

« d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, lettre a), de l'ES-TRIN est utilisée. »

b) *Le chiffre 2, lettre a), est rédigé comme suit :*

« a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, de l'ES-TRIN, »



**Annexe 3 au protocole 19**

1. *L'article 1.08 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 5, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

« 5. Si les garde-corps exigés à l'article 14.02, chiffre 4, de l'ES-TRIN sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés ou retirés partiellement que lorsque le bâtiment est en stationnement et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes : »

b) *Le chiffre 6, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

« 6. Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter les gilets de sauvetage visés à l'article 13.08, chiffre 2, de l'ES-TRIN »

2. *L'article 7.01, chiffre 5, est rédigé comme suit :*

« 5. L'embarquement et le débarquement ne doivent être effectués qu'en empruntant des voies d'accès sûres. En présence d'installations terrestres appropriées, l'utilisation d'autres installations n'est pas admise.

En présence d'un espace entre le bâtiment et la terre, les passerelles visées à l'article 13.02, chiffre 3, lettre d), de l'ES-TRIN doivent être mises en place et fixées de manière sûre ; leur garde-corps doit être mis en place.

Si le canot de service est utilisé pour l'accès et si une différence de hauteur doit être franchie entre le canot de service et le pont, un dispositif de montée approprié doit être utilisé. »

## PROTOCOLE 20

### **Amendement définitif au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) - Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)**

1. Par la résolution 2015-I-3, la CCNR a créé le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). Les missions de ce Comité comprennent l'adoption de standards techniques dans différents domaines, en particulier en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations européennes et internationales applicables - notamment celles de l'Union européenne (UE) et de la CCNR - se référeront en vue de leur application.
2. Lors de sa réunion du 26 novembre 2015, à la Haye, le CESNI a adopté une première édition 2015/1 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Ce standard fixe les prescriptions techniques uniformes nécessaires pour assurer la sécurité des bateaux de la navigation intérieure. Disponible en 4 langues (allemand, anglais, français, néerlandais), il comprend de manière harmonisée les prescriptions de la directive 2006/87/CE et du Règlement de visite des bateaux du Rhin. A cet effet, il comprend des dispositions concernant la construction, l'aménagement et l'équipement des bateaux de la navigation intérieure, des dispositions spéciales pour certaines catégories de bateaux tels que les bateaux à passagers, les convois poussés et les bateaux porte-conteneurs, ainsi que des instructions pour l'application du standard technique.
3. Lors de sa réunion du 6 juillet 2017, à Strasbourg, le CESNI a adopté l'édition 2017/1 de l'ES-TRIN. Cette édition intègre différents amendements par rapport à l'ES-TRIN 2015/1, notamment dans les domaines suivants :
  - timoneries réglables en hauteur,
  - actualisation des références à certaines normes EN/ISO et au code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (code FTP),
  - émissions de gaz et de particules polluants par les moteurs à combustion interne (adaptation de l'ES-TRIN au Règlement EMNR de l'Union européenne),
  - appareils et installations électriques,
  - installations d'extinction d'incendie utilisant de l'eau en tant qu'agent extincteur,
  - bâtiments traditionnels,
  - protection contre les chutes,
  - appareils de navigation et d'information, y compris la référence au standard d'essai AIS Intérieur 2017/2.0 adopté par le CESNI,
  - adaptations de certaines dispositions transitoires et
  - nombreuses améliorations rédactionnelles dans les différentes versions linguistiques.
4. L'ES-TRIN n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'Union européenne, d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs.

La CCNR et l'UE ont exprimé l'intention de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2017/1 de manière coordonnée, à compter du 7 octobre 2018, au moyen d'une référence au sein de leurs cadres législatifs respectifs.

5. Avec les résolutions 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15, la CCNR décide d'adapter respectivement le Règlement de visite des bateaux du Rhin, le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin afin de faire référence à l'ES-TRIN 2017/1.

6. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

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

En premier lieu, ces amendements visent à créer une référence depuis le RVBR vers l'ES-TRIN en ce qui concerne les prescriptions techniques des bateaux. En d'autres termes, ils visent à supprimer du RVBR les chapitres dont le contenu est d'ores et déjà couvert par l'ES-TRIN et à remplacer ce contenu par une référence aux prescriptions techniques de l'ES-TRIN 2017/1 (voir Article 1.03, en lien avec l'article 1.01, chiffre 25). Cette référence est au cœur du dispositif juridique qui permet l'unicité du standard employé et d'éviter des doublons entre le RVBR et l'ES-TRIN. Contrairement aux prescriptions techniques, les règles de procédures sont conservées dans le RVBR. De même, les définitions utilisées dans les règles de procédures sont conservées.

En second lieu, ces amendements visent à renforcer l'alignement du RVBR avec le cadre réglementaire de l'Union européenne (directive (UE) 2016/1629). A ce titre, ces amendements visent à reconnaître les certificats de l'Union délivrés en application de la directive (UE) 2016/1629 (qui remplacent les certificats communautaires délivrés en application de la directive 2006/87/CE).

En troisième lieu, ces amendements visent à assurer la transition en ce qui concerne les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes. Cette transition s'effectue depuis le cadre actuel avec le chapitre 8bis du RVBR vers le Règlement (UE) 2016/1628 et les dispositions du chapitre 9 de l'ES-TRIN.

En dernier lieu, ces amendements visent à maintenir une base juridique pour la délivrance d'agrèments de type pour certains équipements par les autorités désignées par les Etats riverains du Rhin ou la Belgique.

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

Une possibilité serait de recopier les prescriptions techniques de l'ES-TRIN dans le RVBR. Cela ne permettrait pas d'assurer l'unicité du standard employé et serait contraire au souhait de meilleure gouvernance de la CCNR lors de la création du CESNI.

Une autre possibilité serait de maintenir les différents chapitres du RVBR et d'introduire des références à chacun des chapitres correspondants de l'ES-TRIN. Cela ne permettrait pas d'assurer le niveau de lisibilité souhaité et de tenir compte aisément des évolutions de l'ES-TRIN (par exemple lors de la création du chapitre sur les bâtiments traditionnels).

### **Conséquences de ces amendements**

L'article 1.01 du RVBR est modifié pour ne conserver que les définitions utiles pour les règles de procédure. Certaines définitions ont été adaptées pour assurer une cohérence avec l'ES-TRIN. Enfin, une définition de l'ES-TRIN, précisant l'édition correspondante, est ajoutée au chiffre 25.

Un nouvel article 1.03 est créé. Il permet de mettre en vigueur les prescriptions techniques de l'ES-TRIN. Les bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants pour lesquels doit être délivré un certificat de visite, doivent être conformes aux exigences du présent règlement et de l'ES-TRIN.

L'ancien article 1.03 devient l'article 1.04. Est ajoutée une référence au modèle de certificat de visite établi par l'ES-TRIN.

L'ancien article 1.04 relatif aux péniches de canal est abrogé. En effet, dans les travaux préparatoires de l'ES-TRIN, ces dispositions avaient été jugées obsolètes.

L'article 1.05 est modifié pour combiner les dispositions de l'ancien article 1.05 et celles prévues à l'ancien article 20.01, chiffres 1 à 4. Est ajoutée une référence au modèle de certificat dédié établi par l'ES-TRIN.

L'article 1.07 fait l'objet de corrections rédactionnelles. Un chiffre 3 est ajouté pour mettre en vigueur les instructions de service incluses dans l'ES-TRIN. La possibilité d'adopter des instructions de service est conservée dans le RVBR afin de permettre notamment des interprétations nécessaires à l'application de l'ES-TRIN sur le Rhin (par exemple : interaction avec les autres règlements ou standards de la CCNR).

Les articles 1.02 et 1.06 font l'objet de corrections rédactionnelles.

L'article 2.01, chiffre 2, est modifié pour actualiser la composition de la Commission de visite, en particulier pour l'agent de l'administration compétente en matière de navigation et pour l'expert en bâtiments traditionnels. Pour rappel, l'ES-TRIN 2017/1 introduit un chapitre 24 relatif aux bâtiments traditionnels. Pour tenir compte de la pratique, un chiffre 5 est ajouté pour donner compétence à la CCNR de publier une liste des Commissions de visite. Enfin, l'article 2.01 fait aussi l'objet de corrections rédactionnelles.

L'article 2.02 fait l'objet de corrections rédactionnelles. Une référence explicite à l'annexe A du RVBR est ajoutée.

L'article 2.03 fait l'objet de corrections rédactionnelles, en particulier le terme « automoteurs » est remplacé par « bâtiments motorisés ». Un chiffre 4 est créé pour reprendre les règles de procédures prévues par l'ancien article 22bis.01.

L'article 2.04 fait l'objet de corrections rédactionnelles et d'actualisations des références, notamment pour les modèles de certificats de visite.

L'article 2.05 est modifié pour améliorer l'harmonisation avec l'article 9 de la directive (UE) 2016/1629. Au chiffre 2, est ajoutée une référence au modèle de certificat de visite provisoire établi par l'ES-TRIN. Un chiffre 4 est créé pour reprendre les dispositions de l'ancien article 2.19, chiffre 2, deuxième phrase.

L'article 2.06 est modifié pour reprendre les dispositions de l'ancien article 22ter.02, chiffre 2, à savoir la durée de cinq ans maximum pour les certificats de visites des bateaux rapides.

L'article 2.12 est modifié pour tenir compte de l'ES-TRIN et de reconnaître les services techniques des Etats membres de l'Union européenne.

L'article 2.13 fait l'objet de corrections rédactionnelles. Une référence précise à l'article 1.01, chiffre 2, du RPNR est ajoutée.

L'article 2.17 est modifié pour faire référence au modèle de registre établi par l'ES-TRIN.

L'article 2.18 est modifié pour séparer les dispositions relatives au numéro unique d'identification des bateaux (ENI) et celles relatives à la base de données européenne sur les bateaux (nouvel article 2.19). Les modifications amélioreront l'harmonisation avec l'article 18 de la directive (UE) 2016/1629 et introduisent une référence à l'annexe 1 de l'ES-TRIN pour la structure de l'ENI. Pour tenir compte de la pratique, un chiffre 6 est ajouté pour donner compétence à la CCNR de publier une liste des autorités compétentes pour l'attribution des ENI.

Un nouvel article 2.19 est créé. Il permet de reprendre les dispositions relatives à la base de données européenne sur les bateaux et assure un haut niveau d'harmonisation avec l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629.

L'ancien article 2.19 devient le nouvel article 2.20. Il fixe les dispositions relatives aux équivalences et aux dérogations (recommandations de la CCNR). Le nouvel article 2.20 combine les dispositions des anciens articles 2.19, 15.01, chiffre 4, 24.04, chiffre 4 et 22bis.06. Les modifications améliorèrent aussi l'harmonisation avec les articles 25 et 26 de la directive (UE) 2016/1629.

Un nouvel article 2.21 est créé afin de maintenir une base juridique pour la délivrance d'agrément de type d'équipements par les autorités désignées par les Etats riverains du Rhin ou la Belgique. Cet article permet aussi de reconnaître les agréments de type délivrés en application de la directive (UE) 2016/1629.

Un nouvel article 2.22 est créé pour reprendre les dispositions relatives aux notifications en matière d'agrément des stations d'épurations de bord (ancien chapitre 14bis).

Les articles 2.07, 2.09, 2.11, 2.14 et 2.15 font l'objet de corrections rédactionnelles.

Les articles 2.08, 2.10 et 2.16 ne sont pas modifiés.

Les chapitres 3 à 8 sont abrogés.

Le chapitre 8bis, ainsi que les dispositions afférentes (voir article 2.12, chiffre 1, article 2.21, chiffre 8 et annexe J), sont maintenus en vigueur jusqu'au 1er janvier 2020, date à laquelle les prescriptions du Règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure seront applicables. Ont été apportés des actualisations mineures du chapitre 8bis pour assurer la compatibilité avec l'ES-TRIN et le cadre réglementaire de l'UE.

Les chapitres 9 à 24 sont abrogés.

L'annexe A n'est pas modifiée.

L'annexe O est modifiée pour reconnaître les certificats de l'Union délivrés en application de la directive (UE) 2016/1629 (qui remplacent les certificats communautaires délivrés en application de la directive 2006/87/CE).

Les annexes B à I, K à N et P à T sont abrogées.

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

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela ne permettrait pas la mise en œuvre coordonnée des prescriptions techniques de l'ES-TRIN au sein des cadres réglementaires de la CCNR et de l'UE. Il en résulterait des incertitudes juridiques sur la reconnaissance réciproque des certificats de visite délivrés en application du RVBR et les certificats de l'Union délivrés en application de la directive (UE) 2016/1629.

## Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de visite,

vu la résolution 2015-I-3 créant la Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI),

vu le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2017/1, adopté le 6 juillet 2017 par le CESNI,

considérant la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE,

considérant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers,

désireuse de contribuer à l'adoption de prescriptions techniques uniformes sur le Rhin et sur l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne,

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

adopte l'amendement du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexé à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de visite d'adapter en conséquence les instructions de service aux Commissions de visite visées à l'article 1.07 du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 7 octobre 2018.

## Annexe

1. *Le Règlement de visite des bateaux du Rhin est modifié comme suit :*

a) *Le sommaire est rédigé comme suit :*

**« REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN**

**SOMMAIRE**

**Chapitre 1**

**Généralités**

Articles		Page
1.01	Définitions .....	
1.02	Champ d'application .....	
1.03	Autorisation de navigation .....	
1.04	Certificat de visite .....	
1.05	Navires de mer .....	
1.06	Prescriptions de caractère temporaire .....	
1.07	Instructions de service aux Commissions de visite et aux autorités compétentes .....	

**Chapitre 2**

**Procédure**

2.01	Commissions de visite .....	
2.02	Demande de visite .....	
2.03	Présentation du bâtiment à la visite .....	
2.04	Délivrance du certificat de visite .....	
2.05	Certificat de visite provisoire .....	
2.06	Durée de la validité du certificat de visite .....	
2.07	Mentions et modifications au certificat de visite .....	
2.08	Visite spéciale .....	
2.09	Visite périodique .....	
2.10	Visite volontaire .....	
2.11	Visite d'office .....	
2.12	Attestation ou contrôle d'une société de classification agréée ou d'un service technique .....	
2.13	Rétention et restitution du certificat .....	
2.14	Duplicata .....	
2.15	Frais .....	
2.16	Renseignements .....	
2.17	Registre des certificats de visite .....	
2.18	Numéro européen unique d'identification des bateaux .....	
2.19	Base de données européenne sur les bateaux .....	
2.20	Equivalences et dérogations .....	
2.21	Agréments de type et publications .....	
2.22	Notifications en matière d'agrément des stations d'épurations de bord .....	

## Chapitre 8bis

### Emission de gaz et de particules polluants par les moteurs diesel

Articles	Page
8bis.01 Définitions .....	
8bis.02 Principes fondamentaux .....	
8bis.03 Demande de réception par type .....	
8bis.04 Procédure d'agrément de type .....	
8bis.05 Modifications des réceptions .....	
8bis.06 Conformité .....	
8bis.07 Acceptation d'autres normes équivalentes .....	
8bis.08 Contrôle des numéros d'identification .....	
8bis.09 Conformité de la production .....	
8bis.10 Non-conformité au type, à la famille ou au groupe de moteur(s) réceptionné(e) .....	
8bis.11 Contrôle de montage, contrôle intermédiaire et contrôle spécial .....	
8bis.12 Autorités compétentes et services techniques .....	
8bis.13 Dispositions transitoires du chapitre 8bis .....	

#### **Annexes :**

Annexe A : Demande de visite

Annexe J : Emission de gaz et de particules polluant l'air - Dispositions complémentaires et modèles de certificats

Annexe O : Liste des certificats dont l'équivalence au certificat de visite visé à l'article 1.04 est reconnue et modalités de leur reconnaissance »



b) Les chapitres 1, 2 et 8bis sont rédigés comme suit :

## « CHAPITRE 1

### GENERALITES

#### Article 1.01

##### *Définitions*

Dans le présent Règlement on appelle

1. "bâtiment" un bateau ou un engin flottant ;
2. "bateau" un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
3. "bateau de navigation intérieure" un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies de navigation intérieure ;
4. "navire de mer" un bateau admis et destiné essentiellement à la navigation maritime ou côtière ;
5. "remorqueur" un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
6. "pousseur" un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
7. "barge poussée" un bateau destiné au transport de marchandises, construit ou spécialement aménagé pour être poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé ;
8. "bateau à passagers" un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers ;
9. "bateau d'excursions journalières" un bateau à passagers sans cabines pour le séjour de nuit de passagers ;
10. "bateau à passagers à cabines" un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers ;
11. "bateau rapide" un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau ;
12. "engin flottant" une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes, élévateurs ;
13. "établissement flottant" une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux ;

14. "matériel flottant" un radeau ou une construction, un assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant ;
15. "convoi" un convoi rigide ou un convoi remorqué ;
16. "formation" la forme de l'assemblage d'un convoi ;
17. "convoi rigide" un convoi poussé ou une formation à couple ;
18. "convoi poussé" un assemblage rigide composé de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés "pousseurs" ; en font également partie les convois composés d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;
19. "formation à couple" un assemblage de bâtiments accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun ne se trouve devant celui qui assure la propulsion de l'assemblage ;
20. "convoi remorqué" un assemblage d'un ou de plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants qui est remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés faisant partie du convoi ;
21. "longueur" ou "*L*" la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris ;
22. "largeur" ou "*B*" la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc. non compris) ;
23. "tirant d'eau" ou "*T*" la distance verticale en m entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
24. "société de classification agréée" une société de classification agréée par tous les États riverains du Rhin et par la Belgique, à savoir : DNV GL, Bureau Veritas (BV) et Lloyd's Register (LR) ;
25. "ES-TRIN" standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, dans son édition 2017/1<sup>1</sup>. Pour l'application de l'ES-TRIN, un Etat membre doit être compris comme un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique.

---

<sup>1</sup> Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), édition 2017/1, adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) dans sa résolution 2017-II-1 du 6 juillet 2017.

## **Article 1.02**

### *Champ d'application*

1. Le présent Règlement s'applique aux bâtiments suivants
  - a) bateaux d'une longueur ( $L$ ) égale ou supérieure à 20 m ;
  - b) bateaux dont le produit de longueur ( $L$ ), largeur ( $B$ ) et tirant d'eau ( $T$ ) est égal ou supérieur à un volume de 100 m<sup>3</sup>.
2. En outre, le présent Règlement s'applique aux
  - a) remorqueurs et aux pousseurs destinés à remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux visés au chiffre 1 ou des engins flottants ;
  - b) bateaux possédant un certificat d'agrément conformément à l'ADN ;
  - c) bateaux à passagers ;
  - d) engins flottants.
3. Le présent Règlement ne s'applique pas aux bacs au sens du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

## **Article 1.03**

### *Autorisation de navigation*

Les bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants pour lesquels doit être délivré un certificat de visite, doivent être conformes aux exigences du présent règlement et de l'ES-TRIN.

## **Article 1.04**

### *Certificat de visite*

Les bâtiments visés à l'article 1.02, chiffres 1 et 2, doivent être munis

- a) d'un certificat de visite délivré par une Commission de visite instituée par l'un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique conformément aux dispositions du présent Règlement, ou
- b) d'un certificat dont l'équivalence est reconnue par la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

Le certificat de visite est établi selon le modèle figurant à l'annexe 3, section I de l'ES-TRIN.

## **Article 1.05**

### *Navires de mer*

1. Les navires de mer auxquels est applicable la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) ou la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge doivent être munis du certificat international correspondant en cours de validité.

2. Les navires de mer auxquels SOLAS 1974 ou la Convention internationale sur les lignes de charge ne sont pas applicables doivent être munis du certificat et de la marque de franc bord prescrits par le droit de l'Etat dont ils battent pavillon et doivent répondre aux exigences de la Convention concernant la construction, le gréement et l'équipement ou assurer d'une autre manière une sécurité comparable.
3. Les navires de mer auxquels est applicable la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL 73) doivent être munis du certificat international correspondant en cours de validité relatif à la prévention de la pollution marine (attestation IOPP).
4. Les navires de mer auxquels MARPOL 73 n'est pas applicable doivent être munis du certificat correspondant en cours de validité prescrite par le droit de l'Etat dont ils battent pavillon.
5. Les navires de mer et les engins flottants admis à opérer dans les régions côtières ou en mer doivent être munis du certificat de visite correspondant en cours de validité visé à l'annexe 3, section IV de l'ES-TRIN s'ils ne sont pas munis du certificat de visite correspondant en cours de validité visé à l'annexe 3, section I de l'ES-TRIN. Dans ce cas, ils doivent répondre au chapitre 25 de l'ES-TRIN en tenant compte aussi pour les engins flottants des exigences du chapitre 22 de l'ES-TRIN.

#### **Article 1.06**

##### *Prescriptions de caractère temporaire*

1. La Commission centrale pour la navigation du Rhin pourra adopter des prescriptions de caractère temporaire d'une durée de validité de trois ans au maximum lorsqu'il apparaîtra nécessaire, pour tenir compte de l'évolution technique de la navigation intérieure,
  - a) de prendre des mesures pour apporter des modifications urgentes au présent règlement ou
  - b) pour permettre des essais sans nuire à la sécurité ni au bon ordre de la navigation.
2. Ces prescriptions de caractère temporaire seront mises en vigueur dans tous les Etats riverains du Rhin et en Belgique en même temps et abrogées dans les mêmes conditions.

#### **Article 1.07**

##### *Instructions de service aux Commissions de visite et aux autorités compétentes*

1. En vue de faciliter et d'uniformiser l'application du présent règlement, la Commission centrale pour la navigation du Rhin peut adopter des instructions de service aux Commissions de visite et aux autorités compétentes conformément au présent règlement.

Ces instructions de service seront portées à la connaissance des Commissions de visite et des autorités compétentes.

2. Les Commissions de visite et les autorités compétentes devront se tenir à ces instructions de service.
3. Les instructions de l'ES-TRIN pour l'application de l'ES-TRIN sont réputées être des instructions de service au sens du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

## **CHAPITRE 2**

### **PROCEDURE**

#### **Article 2.01**

##### *Commissions de visite*

1. Des Commissions de visite sont instituées par les Etats riverains du Rhin et la Belgique dans certains ports appropriés.
2. Les Commissions de visite se composent d'un président et d'experts.

Font partie de chaque Commission de visite à titre d'experts, au moins :

- a) un agent de l'administration compétente en matière de navigation ;
  - b) un expert en matière de construction des bateaux de navigation intérieure et de leurs machines ;
  - c) un expert nautique titulaire d'une patente de batelier de la navigation intérieure autorisant la conduite du bâtiment à contrôler ;
  - d) dans le cas de bâtiments traditionnels, un expert en bâtiments traditionnels.
3. Le président et les experts de chaque Commission de visite sont désignés par les autorités de l'Etat dont la Commission de visite relève.

Le président et les experts, en acceptant leurs fonctions, s'engagent par écrit à les remplir en toute impartialité. Cette formalité n'est pas exigée des fonctionnaires.

4. Les Commissions de visite peuvent se faire assister par des experts spécialisés suivant les dispositions nationales applicables.
5. La Commission centrale pour la navigation du Rhin tient et publie une liste des Commissions de visite.

## **Article 2.02**

### *Demande de visite*

1. Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, qui sollicite une visite doit faire une demande conformément à l'annexe A à toute Commission de visite de son choix. La Commission de visite détermine les documents qui doivent lui être présentés.
2. Le propriétaire d'un bâtiment non soumis au présent Règlement ou son représentant peut demander un certificat de visite ; il sera donné suite à sa demande si le bâtiment est conforme aux dispositions du présent Règlement.

## **Article 2.03**

### *Présentation du bâtiment à la visite*

1. Le propriétaire, ou son représentant, doit présenter le bâtiment à la visite à l'état lège, nettoyé et gréé ; il est tenu de prêter l'assistance nécessaire à la visite, telle que fournir un canot approprié et du personnel, découvrir les parties de la coque ou des installations qui ne sont pas directement accessibles ou visibles.
2. La Commission de visite doit exiger une visite à sec lors d'une première visite du bâtiment. Il peut être renoncé à la visite à sec à condition que puisse être produit un certificat de classification ou une attestation d'une société de classification agréée selon laquelle la construction est conforme à ses prescriptions. En cas de visite périodique ou spéciale la Commission de visite peut exiger une visite à sec.

La Commission de visite doit procéder à des essais en marche lors d'une première visite de bâtiments motorisés ou de convois ou lors de modifications importantes aux installations de propulsion ou de gouverne.

3. La Commission de visite peut exiger des inspections et des essais en marche supplémentaires ainsi que d'autres notes justificatives. Cette disposition s'applique également pendant la phase de construction.
4. Outre la disposition du chiffre 3, pour les bâtiments d'une longueur  $L$  supérieure à 110 m, à l'exception des navires de mer, la Commission de visite qui doit ultérieurement délivrer le certificat de visite doit être informée par le propriétaire ou son représentant avant le début de la construction (nouvelle construction ou augmentation de la longueur d'un bâtiment déjà exploité). Cette Commission de visite procède à des visites pendant la phase de construction. Il peut être renoncé aux visites pendant la phase de construction lorsqu'une attestation est produite, avant le début de la construction, par laquelle une société de classification agréée certifie qu'elle procède à la surveillance de la construction.

## **Article 2.04**

### *Délivrance du certificat de visite*

1. Lorsque la Commission de visite constate, à la suite d'une visite du bâtiment, que celui-ci répond aux dispositions du présent règlement et aux dispositions de l'ES-TRIN, elle remet au requérant un certificat de visite conforme au modèle de l'annexe 3, section I de l'ES-TRIN.
2. Lors de la délivrance d'un certificat de visite, la Commission de visite vérifie qu'un certificat valide visé à l'article 1.04 n'a pas déjà été délivré pour le bâtiment en question.
3. Dans le cas où la Commission de visite refuse de délivrer un certificat, elle doit indiquer les motifs de son refus au requérant par écrit.

## **Article 2.05**

### *Certificat de visite provisoire*

1. La Commission de visite peut délivrer un certificat de visite provisoire :
  - a) aux bâtiments qui doivent se rendre en un lieu donné avec l'approbation de la Commission de visite en vue d'obtenir un certificat de visite ;
  - b) aux bâtiments dont le certificat de visite a été perdu, abîmé ou retiré temporairement au titre des articles 2.07 ou 2.13, chiffre 1 ;
  - c) aux bâtiments dont le certificat de visite est en cours d'établissement à l'issue d'une visite concluante ;
  - d) aux bâtiments qui ne remplissent pas toutes les conditions pour obtenir un certificat de visite ;
  - e) aux bâtiments ayant subi des dommages tels que leur état n'est plus conforme au certificat de visite ;
  - f) aux établissements flottants et matériels flottants lorsque les autorités compétentes pour l'application de l'article 1.21, chiffre 1, du Règlement de police pour la navigation du Rhin subordonnent l'autorisation de transport spécial à l'obtention d'un certificat de visite provisoire ;
  - g) aux bâtiments pour lesquels la Commission de visite admet une équivalence en vertu de l'article 2.20, chiffres 1 à 3, pour les cas où la Commission centrale pour la navigation du Rhin n'a pas encore établi de recommandation.
2. Le certificat de visite provisoire sera établi selon le modèle figurant à l'annexe 3, section II de l'ES-TRIN lorsque l'aptitude à naviguer du bâtiment, de l'établissement flottant ou du matériel flottant paraîtra suffisamment assurée.

3. Le certificat de visite provisoire comportera les conditions jugées nécessaires par la Commission de visite et sera valable :
  - a) dans les cas visés au chiffre 1, sous a), d) à f), pour un seul voyage déterminé à accomplir dans un délai approprié, au plus égal à un mois ;
  - b) dans les cas visés au chiffre 1, sous b) et c), pour une durée appropriée ;
  - c) dans les cas visés au chiffre 1, sous g), pour une durée de six mois. Les prolongations ne sont admises qu'avec l'accord de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.
4. L'autorité compétente communique dans le mois à la Commission centrale pour la navigation du Rhin le nom du bâtiment pour lequel un certificat de visite provisoire dans le cas visé au chiffre 1, lettre g), a été délivré, en indiquant son numéro européen d'identification, la nature de la dérogation et le nom de l'Etat dans lequel le bâtiment en cause est enregistré ou dans lequel se trouve son lieu d'attache.

#### **Article 2.06**

##### *Durée de la validité du certificat de visite*

1. Pour les bâtiments neufs, la durée de validité des certificats de visite, établis d'après les dispositions du présent Règlement, est :
  - a) de 5 ans pour les bateaux à passagers et les bateaux rapides ;
  - b) de 10 ans pour les autres bâtiments.

Dans certains cas justifiés, la Commission de visite peut fixer des durées de validité plus courtes. La durée de validité sera mentionnée dans le certificat de visite.

2. Pour les bâtiments qui étaient en service antérieurement à la visite, la durée de validité du certificat de visite sera déterminée par la Commission de visite dans chaque cas particulier d'après les résultats de la visite. Toutefois, cette durée ne doit pas dépasser celle qui est prévue au chiffre 1.

#### **Article 2.07**

##### *Mentions et modifications au certificat de visite*

1. Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, doit porter tout changement de nom ou de propriété du bâtiment tout rejaugage ainsi que tout changement de numéro d'immatriculation ou de port d'attache à la connaissance d'une Commission de visite et doit lui faire parvenir le certificat de visite en vue de sa modification.
2. Toutes les mentions ou modifications du certificat de visite prévues au présent Règlement, au Règlement de police pour la navigation du Rhin et par les autres dispositions établies d'un commun accord par les Etats riverains du Rhin et la Belgique, peuvent y être apportées par toute Commission de visite.



3. Lorsqu'une Commission de visite apporte une modification au certificat ou y appose une mention, elle doit en donner connaissance à la Commission de visite qui a délivré le certificat.

### **Article 2.08**

#### *Visite spéciale*

1. En cas de modification substantielle ou de réparation affectant la solidité de la construction, la navigabilité, la manœuvrabilité ou les caractéristiques du bâtiment, celui-ci doit être présenté, avant tout nouveau voyage, à une Commission de visite pour être soumis à une visite spéciale.
2. La Commission de visite qui effectue la visite spéciale fixe la durée de validité du certificat de visite suivant les résultats de cette visite. Cette durée ne doit pas dépasser celle qui était précédemment fixée pour le certificat de visite.

La durée de validité doit être mentionnée au certificat de visite et portée à la connaissance de la Commission de visite qui a délivré ce certificat.

### **Article 2.09**

#### *Visite périodique*

1. Le bâtiment doit être soumis à une visite périodique avant l'expiration de la validité de son certificat de visite.
2. Exceptionnellement, sur demande motivée du propriétaire ou de son représentant, la Commission de visite pourra accorder, sans visite périodique, une prolongation de validité du certificat n'excédant pas un an. Cette prolongation sera donnée par écrit et devra se trouver à bord du bâtiment.
3. La Commission de visite qui effectue la visite périodique fixe à nouveau la durée de validité du certificat de visite suivant les résultats de cette visite. Cette durée est fixée conformément à l'article 2.06.

La durée de validité doit être mentionnée au certificat de visite et portée à la connaissance de la Commission qui a délivré ce certificat.

4. Si au lieu de prolonger la durée de validité d'un certificat de visite on le remplace par un nouveau, l'ancien certificat de visite est retourné à la Commission de visite qui l'a délivré.

## **Article 2.10**

### *Visite volontaire*

Le propriétaire d'un bâtiment ou son représentant peut demander une visite volontaire de celui-ci à tout moment.

Il doit être donné suite à cette demande de visite.

## **Article 2.11**

### *Visite d'office*

1. Si l'une des autorités chargées de veiller à la sécurité de la navigation sur le Rhin est d'avis qu'un bâtiment peut constituer un danger pour les personnes se trouvant à bord ou pour la navigation, elle peut ordonner une visite du bâtiment par une Commission de visite.
2. Le propriétaire du bâtiment ne supporte les frais de la visite que dans le cas où le bien-fondé de l'avis desdites autorités visées au chiffre 1 est reconnu par la Commission de visite.

## **Article 2.12**

### *Attestation ou contrôle d'une société de classification agréée ou d'un service technique*

1. La Commission de visite peut s'abstenir de soumettre, en tout ou en partie, le bâtiment aux vérifications de conformité prescrites dans l'ES-TRIN et au chapitre 8bis du présent règlement, s'il découle d'une attestation valable, délivrée par une société de classification agréée, que le bâtiment satisfait, en tout ou en partie, aux dispositions susmentionnées.
2. Un certificat d'une société de classification agréée ou - lorsque ceci est admis par le présent règlement pour certaines catégories d'équipements - d'un service technique peut uniquement être reconnu par l'autorité compétente à condition que cette société de classification agréée ou ce service confirment avoir respecté les dispositions des instructions de l'ES-TRIN.
3. Pour l'application de l'ES-TRIN, les services techniques autres que ceux des Etats riverains du Rhin, de la Belgique ou des Etats membres de l'Union européenne peuvent uniquement être reconnus sur recommandation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

### **Article 2.13**

#### *Rétention et restitution du certificat*

1. Lorsque la Commission de visite s'aperçoit, lors d'une visite, qu'un bâtiment ou son grément présente des imperfections graves qui soient de nature à compromettre la sécurité des personnes se trouvant à bord ou celle de la navigation, elle doit retenir le certificat de visite et en informer sans délai la Commission de visite qui l'a délivré. Dans le cas de barges poussées, la plaque métallique visée à l'article 1.10, chiffre 2, du Règlement de police pour la navigation du Rhin doit également être enlevée.

Lorsque la Commission de visite a constaté qu'il a été remédié à ces imperfections, le certificat de visite est restitué au propriétaire ou à son représentant.

Cette constatation et la restitution du certificat pourront, sur demande du propriétaire ou de son représentant, être effectuées par l'intermédiaire d'une autre Commission.

Lorsque la Commission de visite qui a retenu le certificat de visite présume que les imperfections ne seront pas éliminées dans un délai rapproché, elle envoie le certificat de visite à la Commission qui l'a délivré ou à celle qui l'a renouvelé en dernier lieu.

2. Lorsqu'un bâtiment est définitivement immobilisé ou déchiré, le propriétaire doit renvoyer le certificat à la Commission de visite qui l'a délivré.

### **Article 2.14**

#### *Duplicata*

1. Si le certificat de visite vient à être perdu, déclaration doit en être faite à la Commission de visite qui l'a délivré.

Celle-ci délivrera un duplicata du certificat de visite qui sera désigné comme tel.

2. Lorsqu'un certificat de visite est devenu illisible ou inutilisable pour quelque autre motif, le propriétaire du bâtiment, ou son représentant, doit retourner le certificat de visite à la Commission de visite qui l'a délivré ; celle-ci en délivre un duplicata conformément au chiffre 1.

## **Article 2.15**

### *Frais*

1. Sans préjudice de l'article 2.11, chiffre 2, le propriétaire du bâtiment, ou son représentant, est redevable de tous les frais afférents à l'intervention de la Commission de visite, conformément à un tarif détaillé à fixer par chacun des Etats riverains du Rhin et la Belgique. Il ne sera fait aucune discrimination suivant le pays d'immatriculation, la nationalité ou le domicile de son propriétaire.
2. La Commission de visite peut exiger, avant la visite, une provision égale au montant probable des frais.

## **Article 2.16**

### *Renseignements*

La Commission de visite peut autoriser les personnes qui justifient d'un intérêt fondé à prendre connaissance du contenu du certificat de visite d'un bâtiment et délivrer, aux frais de ces personnes, des extraits ou des copies certifiées conformes du certificat qui seront désignés comme tels.

## **Article 2.17**

### *Registre des certificats de visite*

1. Les Commissions de visite attribuent un numéro d'ordre aux certificats qu'elles délivrent. Elles tiennent un registre de tous les certificats qu'elles délivrent, conformément à l'annexe 3, section VI de l'ES-TRIN.
2. Les Commissions de visite conservent un original ou une copie de tous les certificats qu'elles ont délivrés. Elles y portent toutes les mentions et modifications, ainsi que les annulations et remplacements des certificats et actualisent le registre visé au chiffre 1 en conséquence.
3. Pour permettre aux autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique, des Etats membres de l'Union européenne et, dans la mesure où une protection équivalente des données est assurée, aux autorités compétentes d'Etats tiers, d'exécuter des mesures administratives dans le domaine de la navigation et d'appliquer les articles 2.02 à 2.15, il leur est accordé un droit de consultation du registre visé au chiffre 1 sur la base d'arrangements administratifs.

## **Article 2.18**

### *Numéro européen unique d'identification des bateaux*

1. Les États riverains du Rhin et la Belgique veillent à ce qu'il soit attribué à chaque bâtiment un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) conformément au présent règlement et à l'ES-TRIN.
2. Chaque bâtiment ne possède qu'un seul ENI, qui lui demeure attaché durant toute son existence.
3. L'ENI se compose de huit chiffres arabes conformément à l'annexe 1 de l'ES-TRIN.
4. La Commission de visite qui délivre le certificat de visite à un bâtiment appose sur ce certificat de visite l'ENI. Si le bâtiment ne possède pas encore d'ENI au moment de la délivrance du certificat de visite, ce numéro est attribué au bâtiment par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel se trouve son lieu d'immatriculation ou son port d'attache.

Lorsque l'ENI ne peut être attribué à un bâtiment dans l'Etat où il est immatriculé ou dans lequel se trouve son port d'attache, l'ENI à apposer sur le certificat de visite est attribué par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel se trouve la Commission de visite qui lui délivre ce certificat.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux navires de mer.

5. Il incombe au propriétaire du bâtiment, ou à son représentant, de demander à l'autorité compétente l'attribution de l'ENI. Il lui incombe également de faire apposer sur le bâtiment l'ENI inscrit dans le certificat de visite.
6. Les Etats riverains du Rhin et la Belgique informent le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin des noms et coordonnées des autorités compétentes pour l'attribution des ENI, ainsi que les modifications de ces données. Le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin tient un registre de ces autorités.

## **Article 2.19**

### *Base de données européenne sur les bateaux*

1. Les États riverains du Rhin et la Belgique veillent à ce que, pour chaque bâtiment, pour lequel un certificat de visite a été demandé ou délivré, les autorités compétentes introduisent sans retard, dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure au sens de la directive (UE) 2016/1629 :
  - a) les données identifiant et décrivant le bâtiment conformément à l'annexe 2 de l'ES-TRIN ;
  - b) les données relatives aux certificats de visite délivrés, renouvelés, remplacés ou retirés ainsi qu'à la Commission de visite qui délivre le certificat de visite ;
  - c) une copie numérique de tous les certificats de visite délivrés par les Commissions de visite ;

- d) les données concernant toute demande de certificat de visite rejetée ou en cours ; et
  - e) toute modification des données visées aux points b) à d).
2. Les données visées au chiffre 1 peuvent être traitées par les autorités compétentes des États membres de l'Union européenne, des États riverains du Rhin et la Belgique et des États tiers qui se sont vu confier des tâches liées à l'application de la directive (UE) 2016/1629 et de la directive 2005/44/CE, aux fins suivantes :
    - a) appliquer la directive (UE) 2016/1629 et la directive 2005/44/CE ;
    - b) assurer la gestion du trafic et de l'infrastructure sur les voies d'eau ;
    - c) maintenir et faire respecter la sécurité de la navigation ;
    - d) collecter des données statistiques.
  3. Tout traitement de données à caractère personnel par les États riverains du Rhin et la Belgique est effectué conformément au droit de l'Union européenne en matière de protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679.
  4. L'autorité compétente d'un des États riverains du Rhin ou de la Belgique peut transférer des données à caractère personnel vers un pays tiers ou une organisation internationale, uniquement au cas par cas et sous réserve du respect des exigences du règlement (UE) 2016/679, en particulier celles fixées à son chapitre V. Les États riverains du Rhin et la Belgique s'assurent que le transfert est nécessaire aux fins visées au chiffre 2. Les États riverains du Rhin et la Belgique veillent à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale, sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par l'autorité compétente de l'État riverain du Rhin ou de la Belgique.
  5. L'autorité compétente s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées de la base de données visée au chiffre 1 lorsque ce bâtiment est démantelé.

## **Article 2.20**

### *Equivalences et dérogations*

1. Lorsque les dispositions de l'ES-TRIN prescrivent pour un bâtiment l'utilisation ou la présence à bord de certains matériaux, installations ou équipements ou l'adoption de certaines mesures constructives ou de certains agencements, la Commission de visite peut admettre pour ce bâtiment l'utilisation ou la présence à bord d'autres matériaux, installations ou équipements ou l'adoption d'autres mesures constructives ou d'autres agencements si, sur la base de recommandations établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, ils sont reconnus équivalents.

2. Au cas où l'application
  - a) des dispositions mentionnées au chapitre 19 de l'ES-TRIN relatives à la prise en compte des exigences de sécurité particulières pour les personnes de mobilité réduite ou
  - b) des dispositions mentionnées au chapitre 32 de l'ES-TRIN, après expiration des délais transitoires,n'est pas pratiquement réalisable ou entraînerait des dépenses déraisonnables, la Commission de visite peut accorder des dérogations à ces prescriptions sur la base de recommandations établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Ces dérogations doivent être mentionnées dans le certificat de visite.
3. La Commission de visite peut, sur la base de recommandations établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, délivrer un certificat de visite à titre d'essai et pour un délai limité à un bâtiment déterminé présentant des dispositions techniques nouvelles dérogeant aux prescriptions techniques de l'ES-TRIN, pour autant que ces dispositions présentent une sécurité suffisante.
4. Les autorités compétentes informent la Commission centrale pour la navigation du Rhin dans un délai d'un mois de la délivrance d'une équivalence et dérogation.
5. Les équivalences et dérogations visées aux chiffres 1 à 3 et 6 doivent être mentionnées au certificat de visite.
6. Pour les bâtiments qui sont transformés en bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, la Commission de visite ne peut appliquer le chapitre 32 de l'ES-TRIN que sur la base de recommandations particulières de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

## **Article 2.21**

### *Agréments de type et publications*

1. Pour certaines parties et certains équipements des bâtiments l'observation des exigences est constatée par le biais d'agréments de type délivrés par les autorités compétentes. Ces parties et équipements, les exigences ainsi que les procédures pour la délivrance des agréments de type figurent dans l'ES-TRIN.
2. Les autorités compétentes affectent un numéro à chaque agrément de type. Ce numéro commence par la lettre R. Les prescriptions relatives à la composition des numéros d'agrément de type et au marquage des parties et équipements au moyen de ce numéro figurent dans l'ES-TRIN.
3. Les États membres notifient à la Commission centrale pour la navigation du Rhin les autorités compétentes qu'ils ont désignées.
4. Les autorités compétentes notifient à la Commission centrale pour la navigation du Rhin les équipements et parties qu'elles ont agréés sur la base d'agréments de type ainsi que les sociétés spécialisées qu'elles ont reconnues pour leur montage ou remplacement.

5. La Commission centrale pour la navigation du Rhin publie :
  - a) les listes des autorités compétentes pour la délivrance d'agrément de type et des Services techniques agréés à cet égard ;
  - b) les listes des parties et équipements agréés sur la base des agréments de type délivrés conformément au présent règlement et d'agrément de type dont l'équivalence est reconnue ;
  - c) les listes des sociétés spécialisées agréées pour le montage ou le remplacement des parties et équipements agréés.
6. Les agréments de type pour les équipements au sens de la directive (UE) 2016/1629 sont équivalents aux agréments de type susmentionnés.
7. Les chiffres 2 à 6 ne s'appliquent pas pour les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure.
- 8.<sup>1</sup> Par dérogation aux chiffres 1 à 6, le chapitre 8bis s'applique aux moteurs à combustion interne.

## **Article 2.22**

### *Notifications en matière d'agrément des stations d'épurations de bord*

1. L'autorité compétente en matière d'agrément des stations d'épurations de bord :
  - a) à chaque modification, envoie aux autres autorités compétentes une liste (contenant les renseignements précisés à l'annexe 7, section V, de l'ES-TRIN) des agréments par type de station d'épuration de bord accordées, refusées ou retirées par elle au cours de la période concernée ;
  - b) sur demande d'une autre autorité compétente, lui envoie :
    - aa) une copie du certificat de réception par type pour le modèle de station d'épuration de bord, avec ou sans dossier de réception pour chaque modèle de station d'épuration de bord ayant fait l'objet de sa part de l'acceptation, du refus ou du retrait de la réception et, le cas échéant,
    - bb) la liste, selon la description figurant à l'article 18.05, chiffre 3 de l'ES-TRIN, et comportant les renseignements figurant à l'annexe 7, section VI de l'ES-TRIN, des stations d'épuration de bord construites conformément aux réceptions par type accordées.
2. Chaque année et chaque fois qu'elle en reçoit la demande, chaque autorité compétente en matière d'agrément envoie au Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin un exemplaire de la fiche technique visée à l'annexe 7, section VII de l'ES-TRIN, concernant les modèles de stations d'épuration de bord réceptionnés depuis la dernière notification.

---

<sup>1</sup> Le présent chiffre est maintenu en vigueur jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, date à laquelle les prescriptions du Règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure seront applicables.



3. Les autorités compétentes s'informent mutuellement et informent le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, dans un délai d'un mois, du retrait d'un agrément de type et des motifs justifiant cette mesure.

## **CHAPITRE 8bis<sup>1</sup>**

### **EMISSION DE GAZ ET DE PARTICULES POLLUANTS PAR LES MOTEURS DIESEL**

#### **Article 8bis.01**

##### *Définitions*

Dans le présent chapitre on appelle :

1. "Moteur", un moteur fonctionnant suivant le principe de l'allumage par compression (moteur Diesel) ;
2. "Réception par type", la décision par laquelle l'autorité compétente atteste qu'un type de moteur, une famille ou un groupe de moteurs satisfait aux exigences techniques du présent chapitre en matière d'émissions par le moteur (les moteurs) de gaz et de particules polluant l'air ;
3. "Contrôle de montage", la procédure par laquelle l'autorité compétente s'assure qu'un moteur installé à bord d'un bâtiment satisfait aux exigences techniques du présent chapitre en matière d'émissions de gaz et de particules polluant l'air, y compris après des modifications et/ou réglages éventuellement intervenus après la réception par type ;
4. "Contrôle intermédiaire", la procédure par laquelle l'autorité compétente s'assure qu'un moteur installé à bord d'un bâtiment satisfait aux exigences techniques du présent chapitre en matière d'émissions de gaz et de particules polluant l'air, y compris après des modifications et/ou réglages éventuellement intervenus après le contrôle de montage ;
5. "Contrôle spécial", la procédure par laquelle l'autorité compétente s'assure qu'un moteur utilisé à bord d'un bâtiment satisfait encore aux exigences techniques du présent chapitre relatives aux émissions de gaz et de particules polluant l'air après chaque modification importante ;
6. "Type de moteur", un lot de moteurs identiques en ce qui concerne les caractéristiques essentielles du moteur énoncées à l'annexe J, partie II, appendice 1 ; au moins une unité d'un type de moteur doit être construite ;

---

<sup>1</sup> Le présent chapitre est maintenu en vigueur jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, date à laquelle les prescriptions du Règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure seront applicables.

7. "Famille de moteurs", un regroupement de moteurs retenu par le constructeur et approuvé par l'autorité compétente, qui de par leur conception doivent tous avoir des caractéristiques similaires concernant le niveau d'émission de gaz et de particules polluant l'air et satisfont aux exigences du présent chapitre ;
8. "Groupe de moteurs", un regroupement de moteurs retenu par le constructeur et approuvé par l'autorité compétente qui, de par leur conception, doivent tous avoir des caractéristiques similaires concernant le niveau d'émission de gaz et de particules polluant l'air et satisfont aux exigences du présent chapitre, un réglage ou une modification de moteurs isolés étant admissible après l'examen de type dans les limites fixées ;
9. "Moteur représentatif", un moteur choisi dans une famille de moteurs ou un groupe de moteurs de manière à satisfaire aux exigences définies à l'annexe J, partie I, section 5 ;
10. "Puissance nominale", la puissance nette du moteur en régime nominal et en pleine charge ;
11. "Constructeur", la personne physique ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente de tous les aspects du processus de réception par type et de la conformité de la production. Cette personne ou cet organisme n'est pas tenue d'intervenir directement à toutes les étapes de la construction du moteur. Si, après sa fabrication initiale, le moteur fait l'objet d'adaptations et d'améliorations en vue de son utilisation à bord d'un bâtiment au sens du présent chapitre, le constructeur est en principe la personne physique ou l'organisme qui a effectué ces adaptations ou améliorations ;
12. "Fiche de renseignements", le document visé à l'annexe J, partie II précisant les informations que doit fournir le demandeur ;
13. "Dossier constructeur", l'ensemble complet des données, dessins, photographies et autres documents, fournis par le demandeur au Service Technique ou à l'autorité compétente conformément aux indications de la fiche de renseignements ;
14. "Dossier de réception", le dossier constructeur, accompagné des rapports d'essais ou des autres documents que le Service Technique ou l'autorité compétente y ont adjoints au cours de l'accomplissement de leurs tâches ;
15. "Certificat de réception par type", le document visé à l'annexe J, partie III, par lequel l'autorité compétente atteste la réception par type ;
16. "Recueil des paramètres du moteur", le document visé à l'annexe J, partie VIII, dans lequel sont portés tous les paramètres, y compris les pièces (composants) et réglages du moteur, qui ont une incidence sur l'émission de gaz et de particules polluant l'air ainsi que leurs modifications ;

17. "Notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement" le document établi conformément à l'article 8bis.11, chiffre 3, pour la réalisation des contrôles de montage, contrôles intermédiaires et contrôles spéciaux.

### Article 8bis.02

#### *Principes fondamentaux*

1. Le présent chapitre s'applique à tous les moteurs d'une puissance nominale ( $P_N$ ) égale ou supérieure à 19 kW installés à bord de bâtiments ou de machines se trouvant à bord lorsqu'elles ne sont pas déjà visées par des règlements ou des directives de l'Union européenne relatives à l'émission de gaz et de particules polluant l'air.

Si le moteur est conforme aux exigences du règlement (UE) 2016/1628, le présent chapitre ne s'applique pas.

Si le moteur est conforme aux exigences du présent chapitre, le chapitre 9 de l'ES-TRIN ne s'applique pas.

2. Les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbure (HC), d'oxyde d'azote ( $NO_x$ ) de particules (PT) de ces moteurs ne doivent pas dépasser, en fonction du régime nominal  $n$ , les valeurs suivantes :

$P_N$ [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	$NO_x$ [g/kWh]	PT [g/kWh]
$19 \leq P_N < 37$	5,5	1,5	8,0	0,8
$37 \leq P_N < 75$	5,0	1,3	7,0	0,4
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,0	6,0	0,3
$130 \leq P_N < 560$	3,5	1,0	6,0	0,2
$P_N \geq 560$	3,5	1,0	$n \geq 3150 \text{ min}^{-1} = 6,0$ $343 \leq n < 3150 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)} - 3$ $n < 343 \text{ min}^{-1} = 11,0$	0,2

3. L'observation des prescriptions visées au chiffre 2 par un type, un groupe ou une famille de moteurs est constatée au moyen d'un examen de type. L'examen de type est attesté par un certificat de réception par type. Le propriétaire ou son représentant est tenu de joindre une copie du certificat de réception par type à la demande de visite visée à l'article 2.02. Une copie du certificat de réception par type et le recueil des paramètres du moteur doivent aussi se trouver à bord.

4. a) Après l'installation du moteur à bord, mais avant sa mise en service, il est procédé à un contrôle de montage. Ce contrôle qui fait partie de la première visite du bâtiment ou d'une visite spéciale motivée par l'installation du moteur concerné aboutit soit à l'inscription du moteur dans le premier certificat de visite à établir ou à une modification du certificat de visite existant.
- b) La Commission de visite peut renoncer à un contrôle de montage au sens de la lettre a) lorsqu'un moteur dont la puissance nominale PN est inférieure à 130 kW est remplacé par un moteur possédant le même agrément de type. Le propriétaire du bateau ou son représentant doivent toutefois informer la Commission de visite du remplacement du moteur en joignant une copie du certificat de réception par type et en indiquant le numéro d'identification du moteur nouvellement installé. Celle-ci modifie en conséquence la mention portée au n° 52 du certificat de visite.
5. Les contrôles intermédiaires du moteur doivent être effectués dans le cadre d'une visite périodique conformément à l'article 2.09.
6. Un contrôle spécial doit être effectué après chaque modification importante apportée à un moteur et ayant une incidence sur l'émission de gaz et de particules polluant l'air.
7. Les numéros de l'agrément de type et d'identification de tous les moteurs visés par le présent chapitre installés à bord d'un bâtiment doivent être inscrits au chiffre 52 du certificat de visite par la Commission de visite.
8. L'autorité compétente peut avoir recours à un Service Technique pour effectuer les tâches visées au présent chapitre.

### **Article 8bis.03**

#### *Demande de réception par type*

1. Toute demande de réception par type de moteur, famille de moteurs ou groupe de moteurs est introduite par le constructeur auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Elle est accompagnée d'un dossier constructeur, d'un projet de recueil des paramètres du moteur et d'un projet de notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement. Le constructeur doit présenter pour les essais de réception un moteur possédant les caractéristiques essentielles énoncées à l'annexe J, partie II, appendice 1.
2. Dans le cas d'une demande portant sur la réception par type d'une famille de moteurs ou d'un groupe de moteurs, si l'autorité compétente estime que, en ce qui concerne le moteur représentatif sélectionné, la demande ne correspond pas à la famille de moteurs ou le groupe de moteurs décrits à l'annexe J, partie II, appendice 2, un moteur représentatif de remplacement et, le cas échéant, un moteur représentatif supplémentaire qu'elle désigne sont fournis aux fins de la réception visée au chiffre 1.

3. Une demande de réception d'un type de moteur, d'une famille de moteurs ou d'un groupe de moteurs peut être introduite auprès d'une seule autorité. Chaque type de moteur ou famille de moteurs ou groupe de moteur à réceptionner fait l'objet d'une demande distincte.

#### **Article 8bis.04**

##### *Procédure d'agrément de type*

1. L'autorité compétente qui reçoit la demande accorde la réception par type à tous les types ou familles ou groupes de moteurs conformes aux informations contenues dans les dossiers constructeur et satisfaisant aux exigences du présent chapitre.
2. L'autorité compétente remplit toutes les rubriques correspondantes du certificat de réception par type, dont un modèle figure à l'annexe J, partie III, pour chaque type de moteur ou famille de moteurs qu'elle réceptionne et établit ou vérifie le contenu de l'index du dossier de réception. Les certificats de réception sont numérotés selon la méthode décrite à l'annexe J, partie IV. Le certificat de réception par type rempli et ses annexes sont envoyés au demandeur.
3. Dans le cas où le moteur à réceptionner ne remplit sa fonction ou ne présente certaines caractéristiques qu'en liaison avec d'autres éléments du bâtiment dans lequel il doit être installé et où, de ce fait, la conformité avec une ou plusieurs exigences ne peut être vérifiée que lorsque le moteur à réceptionner fonctionne en liaison avec d'autres éléments du bâtiment, qu'ils soient réels ou simulés, la portée de la réception par type du moteur (des moteurs) doit être limitée en conséquence. Le certificat de réception du type de moteur ou de la famille de moteurs ou du groupe de moteurs doit alors mentionner les restrictions d'emploi et les conditions d'installation éventuelles.
4. Chaque autorité compétente :
  - a) à chaque modification, envoie aux autres autorités compétentes une liste (contenant les renseignements précisés à l'annexe J, partie V) des réceptions par type de moteur, famille de moteurs ou groupe de moteurs qu'elle a accordées, refusées ou retirées au cours de la période concernée ;
  - b) sur demande d'une autre autorité compétente, l'autorité compétente envoie :
    - aa) une copie du certificat de réception par type du type de moteur ou de la famille de moteurs ou du groupe de moteurs concerné(e), avec ou sans le dossier de réception pour chaque type de moteur ou famille de moteurs ou groupe de moteurs ayant fait l'objet de sa part de l'acceptation, du refus ou du retrait d'une réception et, le cas échéant,
    - bb) la liste visée à l'article 8bis.06, chiffre 3, des moteurs produits conformément aux réceptions par type accordées, indiquant les renseignements figurant à l'annexe J, partie VI.

5. Chaque année et chaque fois qu'elle en reçoit la demande, chaque autorité compétente en matière de réception envoie au Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin un exemplaire de la fiche technique visée à l'annexe J, partie VII, concernant les types, familles et groupes de moteurs réceptionnés depuis la dernière notification.

### **Article 8bis.05**

#### *Modifications des réceptions*

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

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

### **Article 8bis.06**

#### *Conformité*

1. Le constructeur doit apposer sur chaque unité fabriquée conformément au type réceptionné les marquages définis à l'annexe J, partie I section 1, y compris le numéro de réception par type.

2. Si le certificat de réception par type prévoit des restrictions d'emploi, conformément à l'article 8bis.04, chiffre 3, le constructeur doit fournir pour chaque unité fabriquée des renseignements détaillés sur ces restrictions et doit joindre les conditions d'installation.
3. Le constructeur envoie sur demande à l'autorité qui a délivré le certificat de réception par type, dans un délai de quarante-cinq jours après la fin de chaque année calendaire et immédiatement après toute autre date que l'autorité arrêterait, une liste indiquant la série des numéros d'identification (numéros de série) de chaque type de moteur produit conformément aux exigences du présent chapitre depuis la dernière date de notification ou depuis la première date d'application de ces dispositions. Si elles ne sont pas explicitées par le système de codification des moteurs, cette liste doit indiquer les correspondances entre les numéros d'identification et les types, les familles ou les groupes de moteurs correspondants et les numéros de réception par type. En outre, elle doit contenir des informations particulières si le constructeur cesse la production d'un type de moteur, d'une famille de moteurs ou d'un groupe de moteurs réceptionnés. Au cas où l'autorité compétente ne demande pas que cette liste lui soit régulièrement communiquée, le constructeur doit conserver ces données pendant au moins quarante ans.

### **Article 8bis.07**

#### *Acceptation d'autres normes équivalentes*

1. Les agréments de type délivrés conformément aux directives de la Communauté européenne sont réputés équivalents aux agréments de type visés par les conditions et dispositions du présent chapitre suivant le tableau ci-après :

Utilisation du moteur	Directive	Catégorie de moteurs
Propulsion principale du bateau	2004/26/CE	V
Moteur auxiliaire à régime constant	2004/26/CE	V H, I, J, K
	97/68/CE	D, E, F, G
Moteur auxiliaire à régime et charge variables	2004/26/CE	V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. La Commission centrale pour la navigation du Rhin peut reconnaître l'équivalence d'autres normes correspondantes établies par des réglementations internationales, des prescriptions d'un Etat riverain du Rhin ou de Belgique ou de pays tiers en matière de réception de moteurs et les conditions et dispositions fixées au présent chapitre.

### **Article 8bis.08**

#### *Contrôle des numéros d'identification*

1. L'autorité compétente qui a délivré le certificat de réception par type prend toutes les mesures nécessaires pour enregistrer et vérifier, le cas échéant en coopération avec les autres autorités compétentes, les numéros d'identification des moteurs produits conformément aux exigences du présent chapitre.
2. Une vérification supplémentaire des numéros d'identification peut avoir lieu à l'occasion du contrôle de la conformité de la production visé à l'article 8bis.09.
3. En ce qui concerne la vérification des numéros d'identification, le constructeur ou ses agents établis dans les Etats riverains du Rhin ou en Belgique communiquent sans tarder à l'autorité compétente qui le demande toutes les informations nécessaires sur leurs clients et les numéros d'identification des moteurs déclarés fabriqués conformément à l'article 8bis.06, chiffre 3.
4. Si, à la demande de l'autorité compétente, le constructeur n'est pas en mesure de vérifier les exigences visées à l'article 8bis.06, la réception du type de moteur, de la famille de moteurs ou du groupe de moteurs concerné(e) peut être retirée. La procédure d'information décrite à l'article 8bis.10, chiffre 4, est alors mise en oeuvre.

### **Article 8bis.09**

#### *Conformité de la production*

1. L'autorité compétente qui procède à une réception par type s'emploie à vérifier préalablement, en ce qui concerne les exigences définies à l'annexe J, partie I, section 4, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes, que les mesures nécessaires ont été prises pour garantir un contrôle effectif de la conformité de la production.
2. L'autorité compétente qui a procédé à une réception par type s'emploie à vérifier, en ce qui concerne les dispositions définies à l'annexe J, partie I, section 4, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes, que les mesures visées au chiffre 1 sont toujours adéquates et que chaque moteur produit qui porte un numéro de réception par type en vertu des exigences du présent chapitre demeure conforme à la description figurant sur le certificat de réception du type de moteur, de la famille de moteurs ou du groupe de moteurs réceptionné(e) et ses annexes.



### **Article 8bis.10**

#### *Non-conformité au type, à la famille ou au groupe de moteur(s) réceptionné(e)*

1. Il y a non-conformité avec le type, la famille ou le groupe de moteurs réceptionné(e) dès lors que l'on constate, par rapport aux renseignements fournis dans le certificat de réception par type et/ou dans le dossier de réception, des divergences qui n'ont pas été autorisées, en vertu de l'article 8bis.05, chiffre 3, par l'autorité compétente ayant procédé à la réception par type.
2. Si l'autorité compétente ayant procédé à une réception par type constate que des moteurs accompagnés d'un certificat de conformité ou portant une marque de réception ne sont pas conformes au type, à la famille ou au groupe qu'elle a réceptionné(e), elle prend les mesures nécessaires pour que soit rétablie la conformité des moteurs en cours de production au type, à la famille ou au groupe réceptionné(e). L'autorité compétente ayant procédé à la réception par type notifie aux autres autorités compétentes et au Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin les mesures prises qui peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de la réception par type.
3. Si une autorité compétente établit que des moteurs portant un numéro de réception par type ne sont pas conformes au type, à la famille ou au groupe réceptionné(e), elle peut demander à l'autorité compétente qui a procédé à la réception par type de vérifier la conformité des moteurs en cours de production au type, à la famille ou au groupe réceptionné(e). Les mesures nécessaires à cet effet doivent être prises dans les six mois suivant la date de la demande.
4. Les autorités compétentes s'informent mutuellement et informent le Secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception par type et des motifs justifiant cette mesure.

### **Article 8bis.11**

#### *Contrôle de montage, contrôle intermédiaire et contrôle spécial*

1. A l'occasion du contrôle de montage visé à l'article 8bis.02, chiffre 4, du contrôle intermédiaire visé à l'article 8bis.02, chiffre 5 et du contrôle spécial visé à l'article 8bis.02, chiffre 6, l'autorité compétente vérifie l'état actuel du moteur en se référant aux composants, au calibrage et aux réglages de ses paramètres tels qu'ils sont spécifiés dans les documents descriptifs.

Si une autorité compétente constate que le moteur n'est pas conforme au type, à la famille ou au groupe de moteurs réceptionné(e), elle peut demander que la conformité du moteur soit rétablie, que la réception par type visée à l'article 8bis.05 soit modifiée en conséquence ou que des mesures des émissions réelles soient effectuées.

Si la conformité du moteur n'est pas rétablie ou si la réception par type n'est pas modifiée ou si les mesures effectuées démontrent que les émissions ne sont pas conformes aux taux admissibles visés au chapitre 8bis.02, chiffre 2, l'autorité compétente refuse de délivrer un certificat de visite et retire tout certificat de visite établi antérieurement.

2. Les moteurs équipés d'un système de post-traitement des gaz d'échappement doivent faire l'objet d'une vérification du fonctionnement dudit système dans le cadre du contrôle de montage, du contrôle intermédiaire ou du contrôle spécial.
3. Les contrôles visés au chiffre 1 sont effectués sur la base de la notice du constructeur relative au contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement. Cette notice fournie par le constructeur et approuvée par une autorité compétente doit spécifier les éléments constitutifs qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ainsi que les réglages et paramètres dont l'application et l'observation assurent durablement la conformité aux valeurs limites fixées pour les gaz d'échappement. Elle doit comporter au minimum :
  - a) l'indication du type de moteur, de la famille ou du groupe de moteurs avec la spécification de la puissance nominale et du régime nominal ;
  - b) la liste des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ;
  - c) les caractéristiques permettant l'identification des composants agréés qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement (par exemple le numéro de pièce figurant sur les composants) ;
  - d) l'indication des paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement, tels que la gamme de réglage de l'avance à l'injection, de la température admissible de l'eau de refroidissement et la contre-pression maximale à l'échappement.

Pour les moteurs équipés de systèmes de post-traitement des gaz d'échappement, la notice doit également comporter des procédures pour le contrôle du bon fonctionnement de l'installation de post-traitement des gaz d'échappement.

## **Article 8bis.12**

### *Autorités compétentes et services techniques*

1. Les Etats riverains du Rhin et de Belgique notifient à la Commission centrale pour la navigation du Rhin les noms et adresses des autorités compétentes et des services techniques responsables des questions relevant du présent chapitre. Les services techniques doivent satisfaire à la norme européenne EN ISO/CEI 17025 : 2005 et observer les conditions suivantes :
  - a) Les constructeurs de moteurs ne peuvent être reconnus en tant que services techniques.
  - b) Aux fins du présent chapitre, un service technique peut utiliser avec l'approbation de l'autorité compétente des installations de contrôle autres que les siennes.

2. Les services techniques autres que ceux d'un des Etats riverains du Rhin, de la Belgique ou des Etats membres de l'Union européenne peuvent uniquement être reconnus sur recommandation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

### Article 8bis.13

#### *Dispositions transitoires du chapitre 8bis*

1. Les prescriptions du chapitre 8bis ne s'appliquent pas
- aux moteurs installés à bord avant le 1.1.2003,
  - aux moteurs de remplacement\* installés avant le 31.12.2011 inclus à bord de bateaux en service au 1.1.2002.
2. Par dérogation à l'article 8bis.02, chiffre 2, pour les moteurs installés à bord avant le 1.7.2007 s'appliquent les valeurs limites figurant dans le tableau ci-après :

<b>P<sub>N</sub></b> [kW]	<b>CO</b> [g/kWh]	<b>HC</b> [g/kWh]	<b>NO<sub>x</sub></b> [g/kWh]	<b>PT</b> [g/kWh]
$37 \leq P_N < 75$	6,5	1,3	9,2	0,85
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,3	9,2	0,70
$P_N \geq 130$	5,0	1,3	$n \geq 2800 \text{ min}^{-1} = 9,2$ $500 \leq n < 2800 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)}$	0,54

»

c) *Les chapitres 3 à 8 et 9 à 24 sont abrogés.*

d) *Le titre de l'annexe J est rédigé comme suit :*

**« Emissions de gaz et de particules polluant l'air -  
Dispositions complémentaires et modèles d'attestations<sup>1</sup> »**

\* Un moteur de remplacement est un moteur d'occasion révisé, similaire au moteur qu'il remplace en ce qui concerne la puissance, le régime et les conditions d'installation.

<sup>1</sup> La présente annexe est maintenue en vigueur jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020, date à laquelle les prescriptions du Règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure seront applicables.

e) *L'annexe O est rédigée comme suit :*

« **Annexe O**

**Liste des certificats  
dont l'équivalence au certificat de visite visé à l'article 1.04 est reconnue  
et modalités de leur reconnaissance**

N°	Certificats reconnus équivalents au certificat de visite conformément à l'article 1.04	Modalités de la reconnaissance	Date de la reconnaissance
1	Certificats communautaires pour les bateaux de la navigation intérieure délivrés ou renouvelés après le 30 décembre 2008 attestant que lesdits bateaux, sans préjudice des dispositions transitoires du chapitre 24 de l'annexe II, sont pleinement conformes aux prescriptions techniques de l'annexe II de la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE, dans la teneur de la dernière version en vigueur.	Les bâtiments auxquels a été délivré un certificat communautaire après le 30 décembre 2008 et qui naviguent sur le Rhin doivent être équipés de moteurs respectant les valeurs limites fixées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin ou les valeurs limites comparables fixées par la directive 97/68/CE dans la teneur de sa dernière version.	27 novembre 2008
2	Certificats de l'Union pour les bateaux de la navigation intérieure délivrés ou renouvelés après le 6 octobre 2018 attestant que lesdits bateaux, sans préjudice des dispositions transitoires du chapitre 32 de l'ES-TRIN, sont pleinement conformes aux prescriptions de la directive (UE) 2016/1629, dans la teneur de la dernière version en vigueur.	Les bâtiments auxquels a été délivré un certificat de l'Union après le 6 octobre 2018 et qui naviguent sur le Rhin doivent être équipés de moteurs respectant les valeurs limites fixées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin ou les valeurs limites comparables fixées par la directive 97/68/CE dans la teneur de sa dernière version.	XX.XX.20XX

»

f) *Les annexes B à I, K à N et P à T sont abrogées.*

## **PROTOCOLE 21**

### **Construction d'un poste d'accostage pour les bateaux à passagers dans le port rhénan de Brisach, p.k. 226,790**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement du projet de construction d'un poste d'accostage pour les bateaux à passagers dans le port rhénan de Brisach, p.k. 226,790, sur la rive droite.

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

#### **Annexe**

## Construction d'un poste d'accostage pour la navigation à passagers

### Résumé

Il est prévu de construire à Brisach, au p.k. 226,790, un nouveau poste d'accostage flottant pour la navigation à passagers.

La Rheinhafen Breisach GmbH est l'exploitant du port de Brisach situé entre les p.k. 225,900 et 227,580.

En raison de l'importance croissante de la navigation à passagers sur le site de Brisach et du nombre actuellement insuffisant des postes d'accostage pour la navigation à passagers au sud du port, la Rheinhafen Breisach GmbH prévoit de construire un poste d'accostage flottant.

Le poste d'accostage remplacera une aire de stationnement pour bateaux de marchandises, désormais inutile.

Quatre ducs d'Albe de l'aire de stationnement inutile subsistent actuellement sur le site prévu. Ils sont mis à disposition par la Rheinhafen Breisach GmbH en tant que points d'attente. Pour la construction du nouveau poste d'accostage, ces ducs d'Albe seront retirés.

### Contexte

**1. Type d'ouvrage**

Poste d'accostage flottant pour la navigation à passagers

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

Breisach am Rhein

**3. P.k.**

226,790, dans la zone portuaire de la « Rheinhafen Breisach »

**4. Type de travaux**

Mesures de construction dans l'eau (mise en place de ducs d'Albe) et à terre (fondation du support de la passerelle d'accès et mise en place des ducs d'Albe d'ancrage).

### Description générale

**5. Largeur des eaux navigables**

La largeur du lit du fleuve dans l'axe du poste d'accostage flottant est de 208 m, à 186,73 m NHN

**6. Largeur du chenal navigable**

De 120 m à 140 m dans la zone du poste d'accostage.

**7. Principales dimensions et caractéristiques du poste d'accostage flottant**

**Poste d'accostage flottant :**

3,50 m en direction est-ouest

10,00 m en direction nord-sud

1,65 m de profondeur à partir de la plateforme

La longueur de la passerelle d'accès est de 20 m et sa largeur est de 1,70 m.

**Poste de stationnement du bateau :**

Env. 200 m en direction nord-sud

22,80 m en direction est-ouest

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

Sur la rive droite, en aval du rideau de palplanches du port rhénan de Brisach. En dehors du chenal navigable (aussi pendant les phases du chantier).

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

Les ouvrages les plus proches sont situés à une distance de 200 m en aval (distance de l'axe) et de 100 m en amont du poste d'accostage flottant (proue du bateau).

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

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

Le poste d'accostage flottant n'empiète pas sur le chenal navigable.

**11. Point le plus bas du poste d'accostage flottant dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Sans objet

**12. Point le plus haut du poste d'accostage flottant dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Le point le plus élevé du poste d'accostage flottant est situé à 190,880 m NHN, mais en dehors du chenal navigable.

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

186,98 m NHN.

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

Sans objet

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

Sans objet

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

Sans objet

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

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

Sans objet

**18. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos**

Sans objet

**19. Configuration prévue de l'ouvrage**

Sans objet

**20. Matériau de construction prévu**

Sans objet

## Informations relatives au déroulement des travaux

### 21. Description du déroulement des travaux

Les travaux de construction nécessaires seront réalisés dans l'eau et à terre.

Construction des ducs d'Albe d'ancrage à terre. Mise en place du ponton flottant et ancrage avec mise en place des ducs d'Albe dans l'eau.

Aucune des phases de chantier n'aura une incidence sur le chenal navigable.

### 22. Période de réalisation

Immédiatement

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

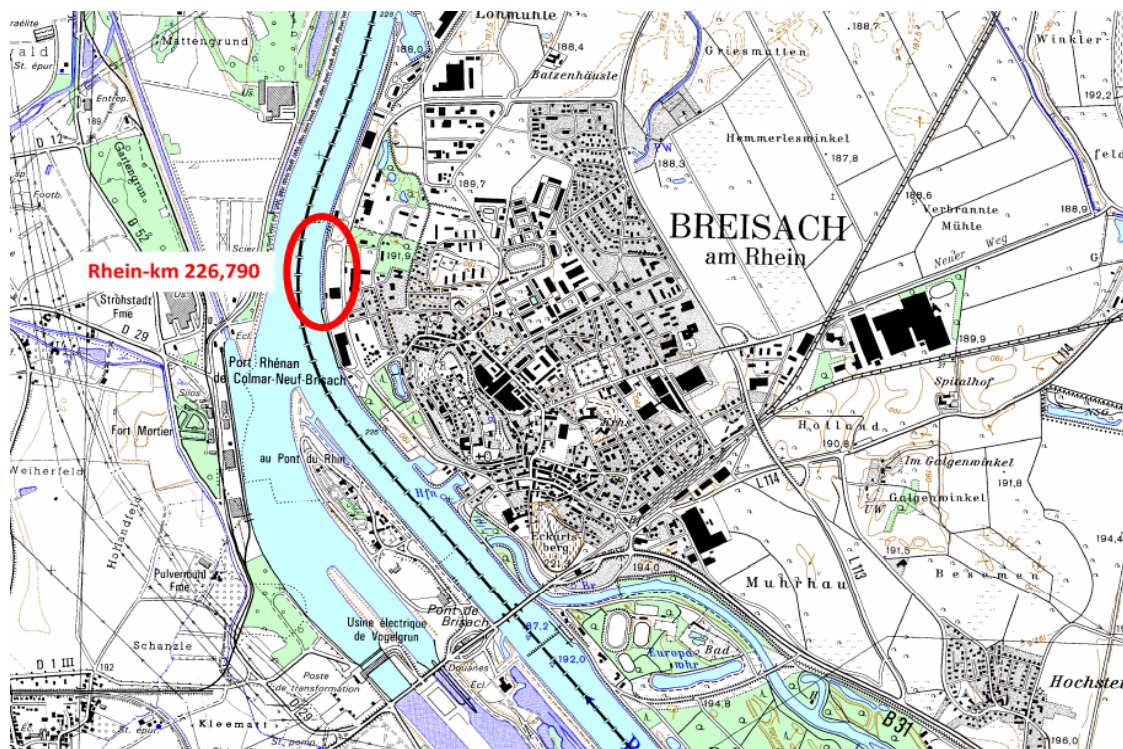
Les travaux ne donneront pas lieu à une restriction de la navigation.

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

Sans objet.

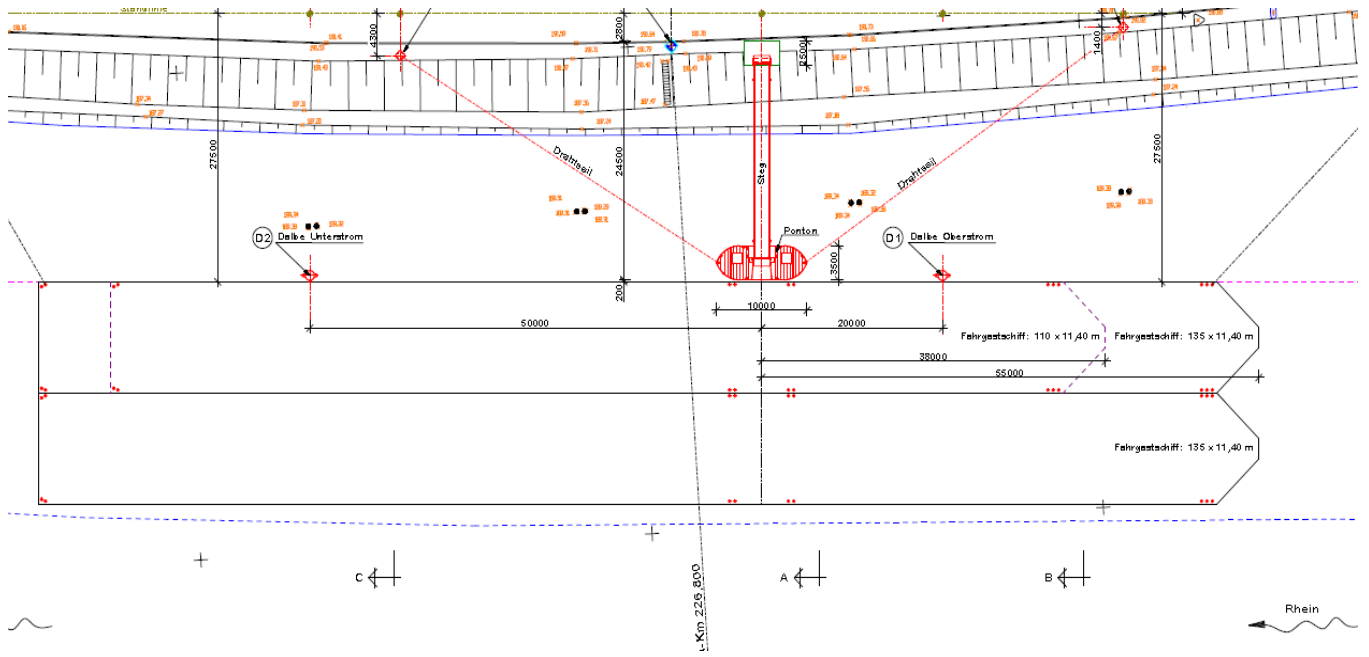
## Plans (format max. DIN A3, PDF)

### 25. Plan de situation du poste d'accostage flottant :



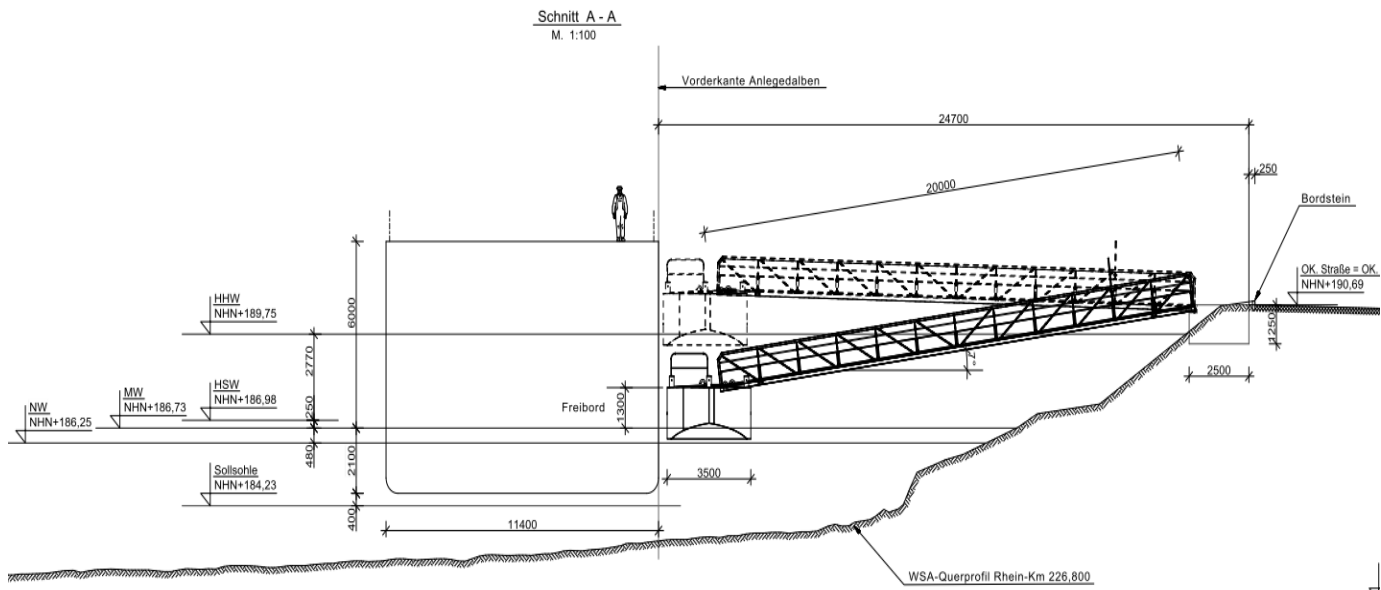
Plan de situation Breisach





Vue en plan

26. Profil transversal de la voie d'eau avec l'ouvrage transversal (avec gabarit du lit et raccordement à la rive) :



Vue de côté

## **PROTOCOLE 22**

### **Construction d'un poste d'accostage pour les bateaux à passagers à la hauteur de Kehl, p.k. 294,760**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

en vertu des conventions en vigueur et la délégation de pouvoirs donnée par la résolution 1990-II-46, prend acte de l'approbation par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement du projet de construction d'un poste d'accostage pour les bateaux à passagers à la hauteur de Kehl, p.k. 294,760 sur la rive droite.

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

#### **Annexe**

## **Construction d'un poste d'accostage pour les bateaux à passagers à la hauteur de Kehl, p.k. 294,760**

### **Résumé**

Il est prévu de construire à Kehl, au p.k. 294,760, un nouveau poste d'accostage flottant pour la navigation à passagers.

Le poste d'accostage se compose de la passerelle d'accès, du ponton et de ses ducs d'Albe pour le guidage des bateaux, des ducs d'Albe pour l'accostage, des fondations de la passerelle à terre ainsi que d'un duc d'Albe d'ancrage à terre.

Le poste d'accostage sera conçu pour deux bateaux ayant un déplacement maximal de 2600 m<sup>3</sup> chacun, en occupation double vers l'amont.

### **Contexte**

**1. Type d'ouvrage**

Poste d'accostage flottant pour la navigation à passagers

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

Kehl am Rhein

**3. P.k. du Rhin**

294,760

**4. Type de travaux**

Mesure de construction dans l'eau (mise en place des ducs d'Albe) et à terre (fondations du support de la passerelle d'accès et mise en place d'un duc d'Albe d'ancrage).

### **Description générale**

**5. Largeur des eaux navigables**

La largeur du Rhin dans l'axe du poste d'accostage flottant est de 264 m et de 135,29 m NHN (niveau d'eau moyen).

**6. Largeur du chenal navigable**

120 m dans la zone du poste d'accostage

**7. Principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage**

**Poste d'accostage flottant :**

3,50 m en direction est-ouest

10,00 m en direction nord-sud

1,65 m de profondeur à partir de la plateforme

La longueur de la passerelle d'accès est de 20 m et sa largeur est de 1,50 m.

**Poste d'accostage :**

env. 200 m en direction nord-sud

22,80 m en direction est-ouest

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

Sur la rive droite, entre les p.k. 294,700 et 294,900 en aval du poste d'accostage flottant existant « A-Rosa ». En dehors du chenal navigable (aussi pendant les phases du chantier).

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

Le poste d'accostage flottant existant le plus proche est situé à 430 m vers l'amont, au p.k. 294,330. Il est également prévu de construire un autre poste d'accostage flottant au p.k. 294,520. L'ouvrage le plus proche en aval est l'aire de stationnement publique située au p.k. 297,000.

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

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

Le poste d'accostage flottant n'empiète pas sur le chenal navigable.

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

Sans objet

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

Le point le plus élevé du poste d'accostage flottant est situé à 140,350 m NHN, mais en dehors du chenal navigable.

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

137,71 m NHN.

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

Sans objet

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

Sans objet

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

Sans objet

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

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

Sans objet

**18. Mesures pour éviter les perturbations par des faux échos**

Sans objet

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

Sans objet

**20. Matériau de construction prévu**

Sans objet

## Informations relatives au déroulement des travaux

### 21. Description du déroulement des travaux

Les travaux de construction seront réalisés dans l'eau et à terre.

Construction du duc d'Albe d'ancrage à terre, ainsi que des fondations du support de la passerelle d'accès. Mise en place et ancrage du ponton flottant avec mise en place des ducs d'Albe de guidage dans l'eau.

Travaux de dragage pour approfondir le lit dans la zone du poste d'accostage.

Les phases du chantier n'auront aucune incidence sur le chenal navigable.

### 22. Période de réalisation

Immédiatement.

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

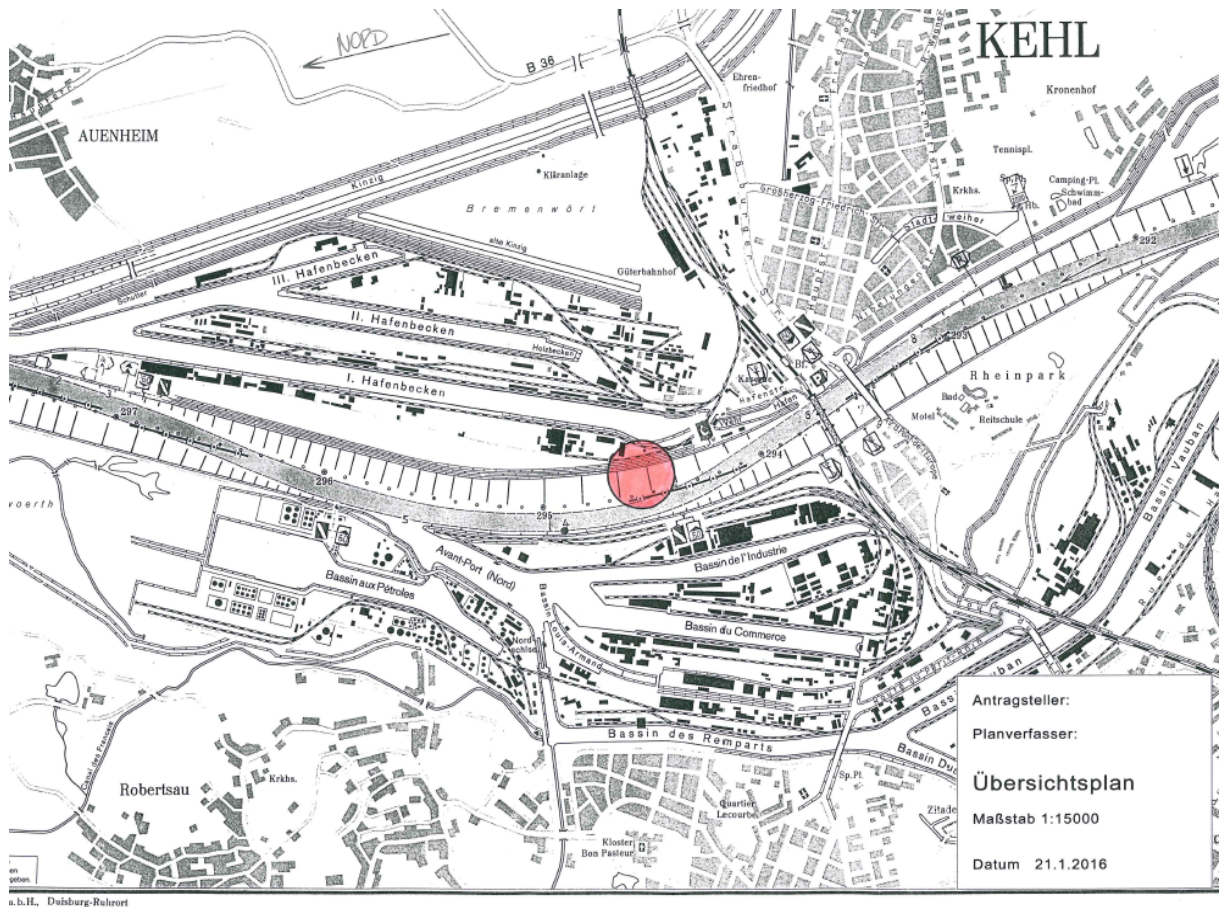
Les travaux ne donneront pas lieu à une restriction de la navigation.

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

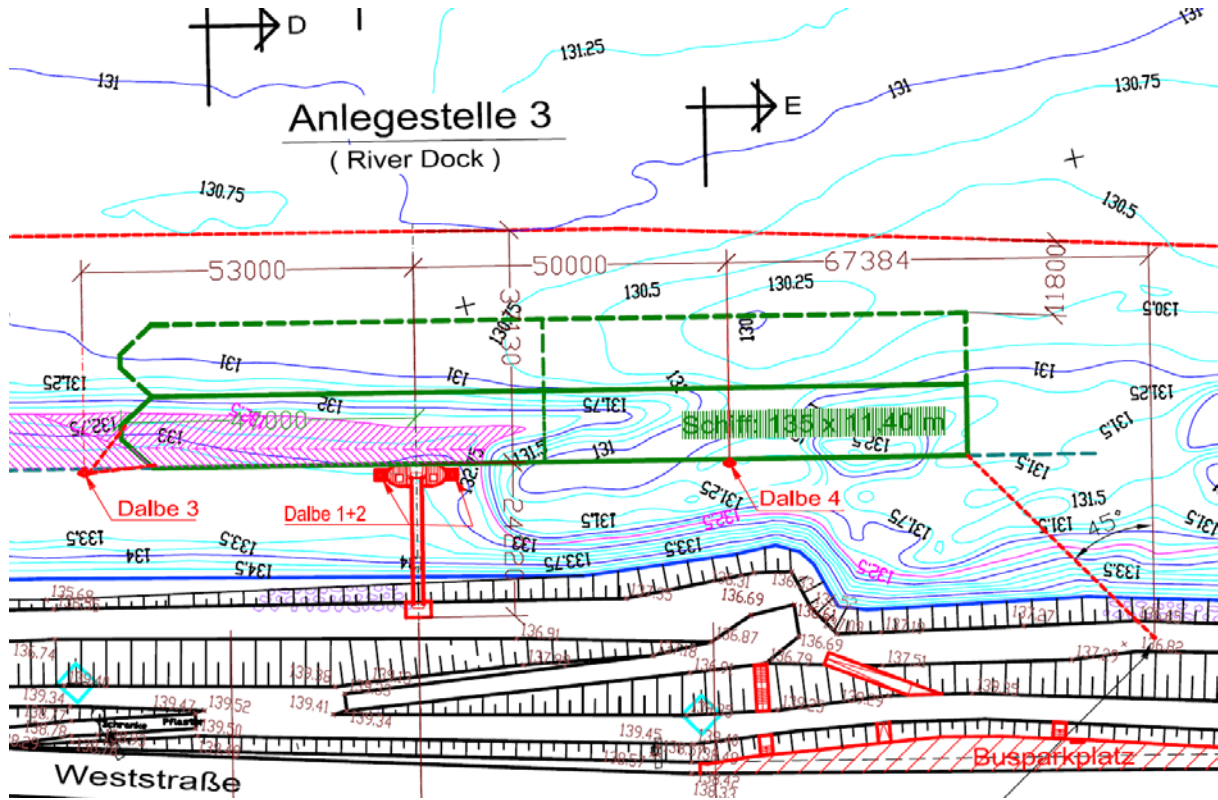
Sans objet

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

### 25. Plans de situation du poste d'accostage flottant

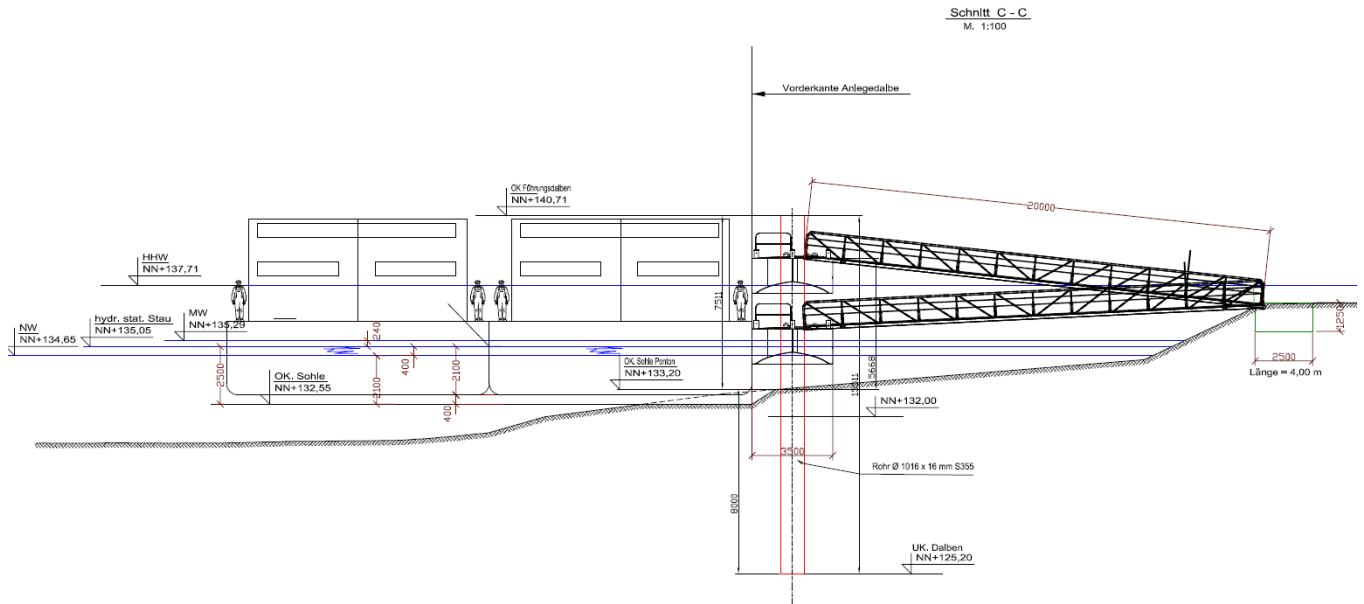


Plan de situation Kehl



Vue dans le plan de situation

26. Gabarit transversal de la voie d'eau avec le poste d'accostage flottant, coupe C - C (avec gabarit du lit et raccordement à la rive) :



Profil en travers, coupe C - C

## **PROTOCOLE 23**

### **Nouvelle construction et remplacement du pont de Merwede, p.k. 956,680**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

constate que la construction d'un nouveau pont routier situé à Gorinchem, au p.k. 956,680, ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

#### **Annexe**

## Liste de contrôle pour la construction et l'entretien de ponts<sup>[1]</sup> sur le Rhin Pont de Merwede du A27 enjambant le Boven-Merwede au p.k. 956,68

### Généralités

Le projet A27 Houten-Hoopolder a pour objectif d'améliorer la fluidité du trafic routier. À cet effet, le pont existant du Boven-Merwede à proximité de Gorinchem sera remplacé par deux ponts plus larges.

Les caractéristiques et les états de construction importants pour la navigation sont précisés dans le descriptif et les schémas ci-dessous. Ils forment les conditions cadres du projet postérieur, qui sera élaboré par un entrepreneur. Le type de pont définitif, le choix des matériaux et autres détails complémentaires n'ont pas encore été définis. En effet, le projet postérieur tiendra compte des connaissances que le marché aura acquises dans le domaine des mises en œuvre, ce qui permettra d'obtenir un projet optimal.

Les caractéristiques et les conditions cadres constructives les plus importants pour la navigation sont les suivants :

- 1. Type d'ouvrage**  
L'ouvrage est un pont dont la travée principale enjambant les eaux navigables sera conçue comme un pont en arc ou un pont à haubans avec un pylône.  
Le schéma joint montre l'exemple d'un pont en arc.
- 2. Localité / ville la plus proche**  
Gorinchem
- 3. P.k. du Rhin**  
956,68
- 4. Type de travaux**  
Le pont de Merwede se composera de deux ponts côte à côte.  
Un nouveau pont sera construit en aval (ouest) du pont existant pour le trafic routier allant dans le sens nord-sud. Concernant le trafic routier sud-nord, un nouveau pont sera construit à l'emplacement du pont existant qui sera démoli.  
Les deux ponts seront munis d'une partie mobile.
- A. Description générale**
- 5. Largeur des eaux navigables** (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)  
La largeur des eaux navigables à l'extérieur de la zone de l'ouvrage est d'environ 380 m. C'est la largeur entre l'extrémité des épis au sud et la berge au nord, perpendiculaire à l'axe du fleuve (largeur normalisée).
- 6. Largeur du chenal navigable** (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)  
La largeur normalisée à cet emplacement est d'environ 300 m.
- 7. Nombre des piles dans les eaux navigables**  
Pour la partie mobile du pont, des piles seront construits dans les eaux navigables côté nord. Pour la travée principale, une pile sera placée en dehors des eaux navigables côté sud.
- 8. Nombre des piles dans le chenal navigable**  
Ni pile ni pylône ne se trouvera dans le chenal navigable.  
La largeur de la passe navigable à l'emplacement du pont sera de 240 m.

---

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



**9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation**

À l'emplacement de la partie fixe du pont, une largeur de passe de 240 m est ouverte à la navigation. À l'emplacement de la partie mobile, une largeur de passe de 30 m est ouverte à la navigation.

Le pont sera muni de panneaux de signalisation conforme à l'annexe 7 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et aux "Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008 (Directives relatives aux panneaux de signalisation 2008).

**10. Largeur de la superstructure du pont**

Le pont en aval (ouest) a une largeur de 27,30 m.

Le pont en amont (est) a une largeur de 27,30 m.

La distance entre les deux ponts sera entre 12 et 15 m.

**11. Distance du pont le plus proche (vers l'amont / l'aval)**

Vers l'amont : Le pont Martinus Nijhoff du A2 enjambant le Waal à proximité de Zaltbommel à 22,96 km

Vers l'aval : Les ponts du Moerdijk des voies ferroviaires Breda-Rotterdam et du A16 enjambant le Hollands Diep à proximité de Moerdijk à 25,50 km.  
Le pont de Merwede du N3 enjambant le Beneden Merwede à proximité de Papendrecht à 16,70 km.

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

**12. Forme de la superstructure (rectiligne/arquée)**

L'arête inférieure de la travée principale sera pratiquement rectiligne (R=12400 m).

**13. Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Le point le plus bas de la superstructure (dessous du pont) se trouve à au moins 13,60 m + NAP.

**14. Point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Le point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (dessous du pont) se trouve à environ 15,00 m + NAP.

**15. MHW (m, système de référence altimétrique)**

Les plus hautes eaux navigables MHW à l'emplacement sont de 4,40 m + NAP.

**16. Hauteur de la passe navigable en période de [MHW]**

La hauteur de la passe en période de MHW est d'au moins 9,10 m.

**17. Largeur de la passe navigable en période de [MHW] avec une hauteur de 9,10 m**

La largeur de la passe navigable avec un tirant d'air de 9,10 m est de 240 m.

**C. Prise en considération de la navigation au radar**

**18. Évaluation par un expert / une autorité / un institut**

Concernant les perturbations radar, le projet postérieur doit répondre aux exigences du rapport AVV (AVV, Adviesdienst Verkeer en Vervoer = Service de conseil en matière de trafic et de transport) et singulièrement celles dues aux ponts relativement à la navigation (Rijkswaterstaat, 2000).

**19. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos**

Les mesures à prendre dépendront du projet postérieur.

**20. Configuration prévue du pont**

La travée principale enjambant les eaux navigables sera conçue comme un pont en arc ou un pont à haubans avec un pylône en dehors du chenal navigable.

**21. Matériel de construction prévu**

Le matériel de construction dépendra du projet postérieur ; béton, acier ou combinaison des deux.

**D. Informations relatives au déroulement des travaux**

**22. Type de montage du pont**

Le type de montage du pont de la travée principale dépendra du projet postérieur.

**23. Période de réalisation**

Les travaux de construction auront lieu entre 2022 et 2026.

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

La restriction du gabarit de l'espace libre dépendra du projet ultérieur et le type de pont retenu. Pendant la phase de construction, les restrictions du gabarit seront réduites au minimum. Afin de limiter toute entrave à la navigation, il sera garanti en tout état de cause :

- a) qu'en dehors des périodes visées aux points 24b et 25a, 2 chenaux navigables d'une largeur de 74,2 m sont disponibles, en prenant en compte que la navigation de référence (formations de 6 barges, B=34,2 m) doit respecter une interdiction de dépassement ;
- b) que pour une période maximale de 24 heures, 1 chenal de navigation d'une largeur minimale de 74,2 m sera à chaque fois disponible, en prenant en compte que la navigation de référence (formations de 6 barges, B=34,2 m) doit respecter le sens unique et que le reste de la navigation doit respecter une interdiction de dépassement.

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

Les interruptions et leur durée dépendent du projet ultérieur et du type de pont retenu. Les interruptions seront inexistantes ou très peu nombreuses. Afin de limiter toute entrave à la navigation, il sera garanti en tout état de cause :

- a) que la durée maximale de l'interruption sera de 24 heures, au cas où l'option d'une méthode de construction nécessitant une interruption totale du Boven-Merwede est retenue. Le cas échéant, cette option sera soumise au groupe de travail et au comité.

Pour les restrictions et / ou interruptions visées aux points 24b et 25a les règles suivantes s'appliqueront également :

- en concertation avec les administrateurs, il sera possible d'opter pour des périodes de restriction ou d'interruptions plus courtes, 2 x 12 heures, 4 x 6 heures ou 6 x 4 heures, en fonction de la méthode de construction retenue ;
- le total des restrictions décrites au point 24b ne peut dépasser 24 heures par semaine. Par ailleurs, une seule restriction par semaine est autorisée ;
- le total des interruptions décrites au point 25a ne peut dépasser 24 heures pendant toute la durée du chantier. Par ailleurs, une seule interruption par semaine est autorisée ;
- les restrictions ou interruptions décrites aux points 24b et 25a ne sont autorisées qu'en fin de semaine, le samedi et / ou dimanche.

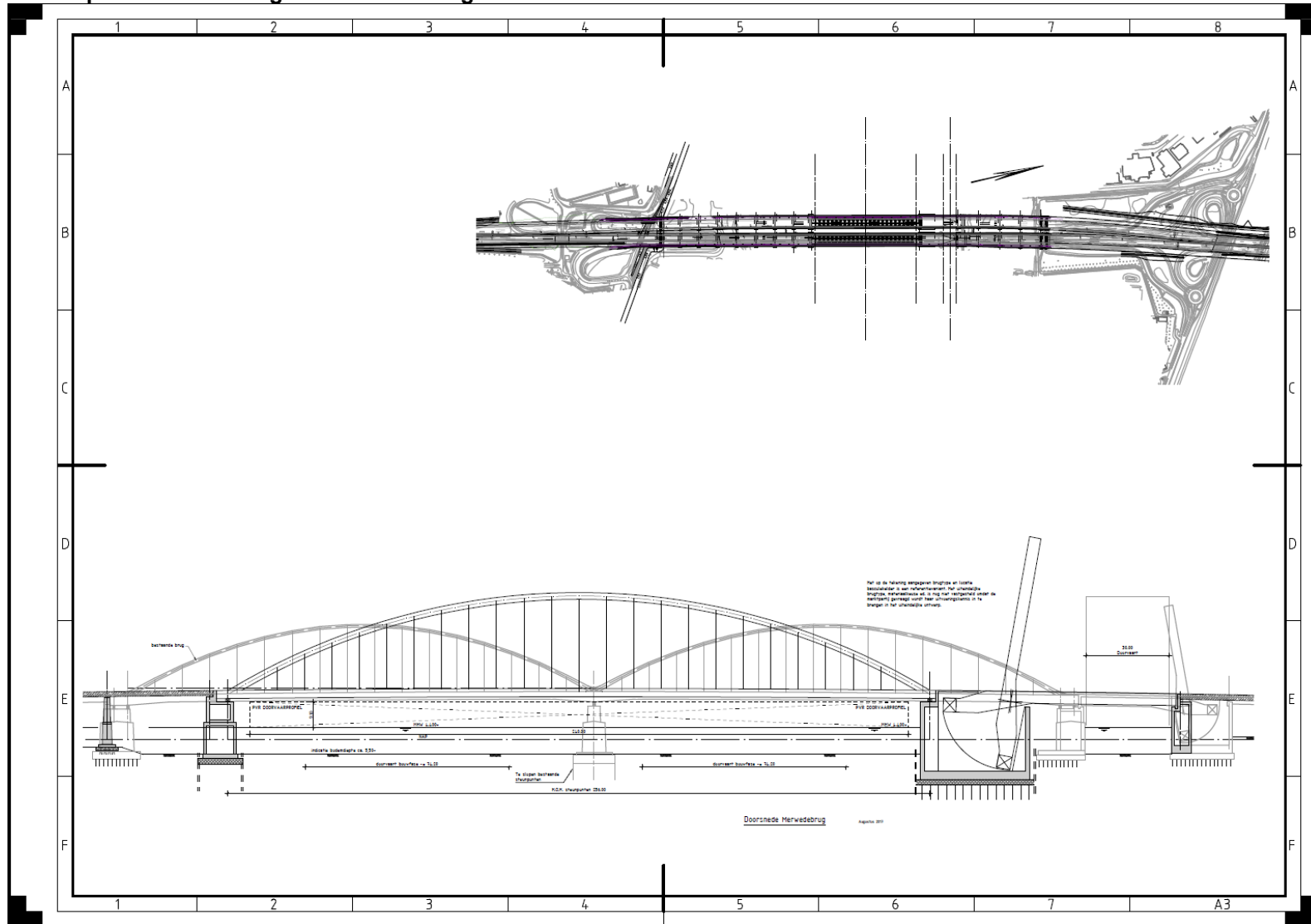
**E. Schémas**

**26. Plan de situation**



Plan de situation pont de Merwede

27. Vue en coupe de la voie navigable avec l'ouvrage



Schémas pont de Merwede

## **PROTOCOLE 24**

### **Nouvelle construction et remplacement du pont de Hagestein, p.k. 949,000**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

constate que la construction d'un nouveau pont routier situé à Hagestein, au p.k. 949,000, ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation si les conditions et restrictions figurant dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement sont respectées.

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

#### **Annexe**

## Liste de contrôle pour la construction et l'entretien de ponts<sup>[1]</sup> sur le Rhin Pont de Hagestein du A27 enjambant le Lek au p.k. 949,000

### Généralités

Le projet A27 Houten-Hoopolder a pour objectif d'améliorer la fluidité du trafic routier.

À cet effet, le pont existant enjambant le Lek à proximité de Hagestein sera remplacé par deux ponts plus larges.

Les caractéristiques et les états de construction importants pour la navigation sont précisés dans le descriptif et les schémas ci-dessous. Ils forment les conditions cadres du projet postérieur, qui sera réalisé par un entrepreneur. Le type de pont définitif, le choix des matériaux, etc. n'ont pas encore été définis. En effet, le projet postérieur tiendra compte des connaissances que le marché aura acquises dans le domaine des mises en œuvre, ce qui permettra d'obtenir un projet optimal.

Les caractéristiques et les conditions cadres constructives les plus importantes pour la navigation sont les suivantes :

**1. Type d'ouvrage**

L'ouvrage est un pont dont la travée principale enjambant les eaux navigables sera conçue comme un pont à encorbellement, un pont à haubans avec 2 pylônes ou un pont en arc. Le schéma joint montre l'exemple d'un pont à encorbellement.

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

Nieuwegein et Hagestein.

**3. P.k. du Rhin**

949,000

**4. Type de travaux**

Le pont de Hagestein se composera de deux ponts côte à côte.

Un nouveau pont sera construit en aval (ouest) du pont existant pour le trafic routier allant dans le sens nord-sud. Concernant le trafic routier sud-nord, un nouveau pont sera construit à l'emplacement du pont existant qui sera démoli.

**A Description générale**

**5. Largeur des eaux navigables** (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)

La largeur des eaux navigables à l'extérieur de la zone de l'ouvrage est d'environ 160 m.

**6. Largeur du chenal navigable** (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)

La largeur normalisée à cet emplacement est de 140,80 m.

**7. Nombre des piles dans les eaux navigables**

Ni pile ni pylône dans les eaux navigables.

**8. Nombre des piles dans le chenal navigable**

Ni pile ni pylône dans le chenal navigable.

---

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

**9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation**

À l'emplacement de la partie fixe du pont, une largeur de passe de 112,64 m est ouverte à la navigation.

Le pont sera muni de panneaux de signalisation conforme à l'annexe 7 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et aux "Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008. (Directives relatives aux panneaux de signalisation 2008).

**10. Largeur de la superstructure du pont**

Le pont en aval (ouest) a une largeur de 31,75 m.

Le pont en amont (est) a une largeur de 27,25 m.

La distance entre les deux ponts sera d'environ 11 m.

**11. Distance du pont le plus proche (vers l'amont / l'aval)**

Vers l'amont : Le pont ferroviaire Culemborg de la voie ferrée 's-Hertogenbosch (Bois-le-Duc) - Utrecht, qui enjambe le Lek à proximité de Culemborg à 8,8 km.

Vers l'aval : Le pont du Lek Vianen et le pont Jan Blanken du A2 enjambant le Lek à proximité de Vianen à 2,85 km.

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

**12. Forme de la superstructure (rectiligne / arquée)**

La forme de l'arête inférieure de la travée principale dépendra du projet postérieur.

- En cas d'un pont à encorbellement, l'arête inférieure de la travée principale sera en forme d'arc avec une flèche (différence entre la hauteur au milieu de la travée et la hauteur à l'emplacement des points d'appui) d'environ 6 m ;
- En cas d'un pont à haubans ou un pont en arc, l'arête inférieure de la travée principale sera pratiquement rectiligne (R=12400 m).

**13. Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Le point le plus bas de la superstructure (dessous du pont) se trouve à au moins 15,80 m + NAP.

**14. Point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**

Le point le plus élevé de l'arête inférieure du pont dépendra du projet postérieur et du gradient vertical et de la pente transversale de la chaussée.

En cas d'un pont à encorbellement, ce point sera à environ 22,50 m + NAP.

En cas d'un pont à haubans ou un pont en arc, ce point sera à environ 17,00 m + NAP.

**15. MHW (m, système de référence altimétrique)**

Les plus hautes eaux navigables (MHW) sont de 6,50 m + NAP.

**16. Hauteur de la passe navigable en période de [MHW]**

La hauteur de la passe en période de MHW est d'au moins 9,10 m.

**17. Largeur de la passe navigable en période de [MHW] avec une hauteur de 9,10 m**

La largeur de la passe navigable avec un tirant d'air de 9,10 m est de 112,64 m.

**C. Prise en considération de la navigation au radar**

**18. Évaluation par un expert / une autorité / un institut**

Concernant les perturbations radar, le projet postérieur doit répondre aux exigences du rapport AVV (AVV, Adviesdienst Verkeer en Vervoer = Service de conseil en matière de trafic et de transport) et singulièrement celles dues aux ponts relativement à la navigation (Rijkswaterstaat, 2000).

**19. Mesures prises pour éviter les perturbations par des faux échos**

Les mesures à prendre dépendront du projet postérieur.

**20. Configuration prévue du pont**

La travée principale enjambant les eaux navigables sera conçue comme un pont à encorbellement, un pont en arc ou un pont à haubans avec 2 pylônes.

**21. Matériel de construction prévu**

Le matériel de construction dépendra du projet postérieur ; en cas d'un pont à encorbellement béton, en cas d'un pont en arc ou un pont à haubans béton, acier ou combinaison des deux.

**D. Informations relatives au déroulement des travaux**

**22. Type de montage du pont**

Le type de montage du pont de la travée principale dépendra du projet postérieur.

**23. Période de réalisation**

Les travaux de construction auront lieu entre 2024 et 2028.

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

La restriction du gabarit de l'espace libre dépendra du projet ultérieur et du type de pont retenu. Afin de limiter toute entrave à la navigation, il sera garanti en tout état de cause :

- en concertation avec l'administrateur de la voie navigable, le cas échéant, le tirant d'air au-dessus de la voie navigable pourra être réduite sur une largeur limitée (15 m maximum) de 2,00 m maximum jusqu'à une hauteur de 13,60 m + NAP ;
- dès que le tirant d'air de 11,00 m sera limité par la construction / l'avancée ou par le niveau de l'eau, la construction / l'avancée dans le chenal navigable disponible doit être enlevée sur une distance de 50 m, qui doit être mise à la disposition de la navigation. Un sens unique doit alors être mis en place. Par ailleurs, l'entrepreneur doit assurer la gestion locale du trafic de façon continue ;
- le chenal navigable doit avoir une largeur d'au moins 50 m, sans limitation de hauteur par rapport au plus haut niveau d'eau théorique + 9,10 m et sans limitation de la profondeur durant les périodes de basses eaux sur cette largeur.

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

Les interruptions et leur durée dépendent du projet ultérieur et du type de pont retenu. Les interruptions seront inexistantes ou très peu nombreuses. Afin de limiter toute entrave à la navigation, il sera garanti en tout état de cause :

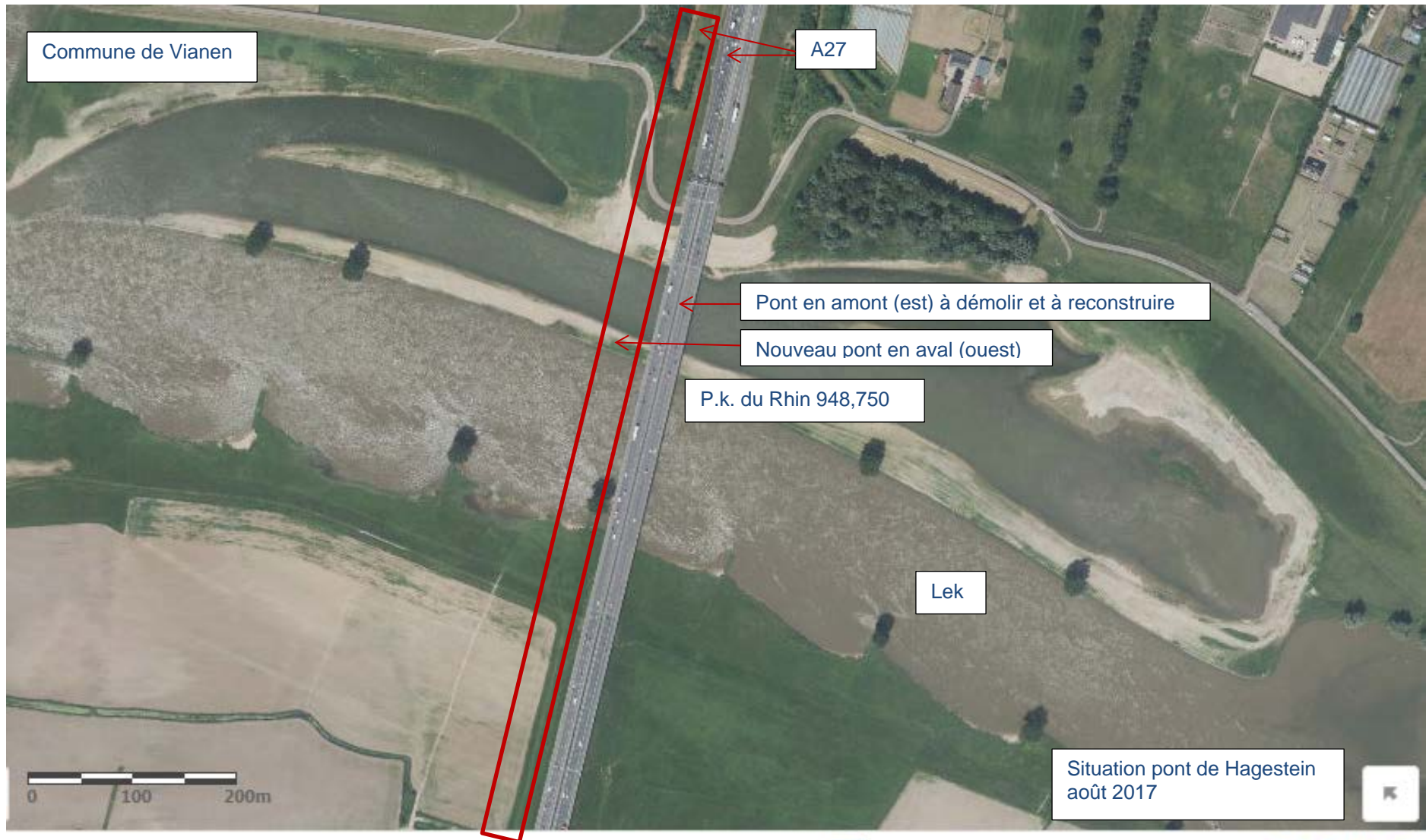
- le choix d'une méthode de construction nécessitant régulièrement la pose d'éléments de pont implique en principe que l'administrateur de la voie navigable n'autorise pas d'interruption sur la voie navigable. Par contre, il sera possible d'autoriser un certain nombre de restrictions courtes et temporaires de la navigation en assurant une gestion du trafic de façon intensive ;
- le choix d'un mode de construction entraînant une restriction du tirant d'air supplémentaire à chaque fois que l'engin de chantier se déplace et que cette restriction est supérieure à la restriction autorisée de 2 m, impliquera qu'en principe aucune interruption sur la voie navigable ne sera autorisée. Par contre, il sera possible d'autoriser un certain nombre de restrictions courtes et temporaires de la navigation en assurant une gestion du trafic de façon intensive ;
- au cas où le mode de construction nécessite une interruption totale du Lek, la durée maximale d'une interruption sera de 24 heures. Le cas échéant, cette option sera soumise au groupe de travail et au comité.

selon la méthode de construction retenue, des courtes interruptions de 2 x 12 heures, 4 x 6 heures ou 6 x 4 heures pourraient être envisageables en concertation avec l'administrateur de la voie navigable. La durée des interruptions pendant toute la durée du chantier ne peut dépasser 24 heures. Par ailleurs, seule une interruption par semaine sera autorisée.

**E. Schémas**

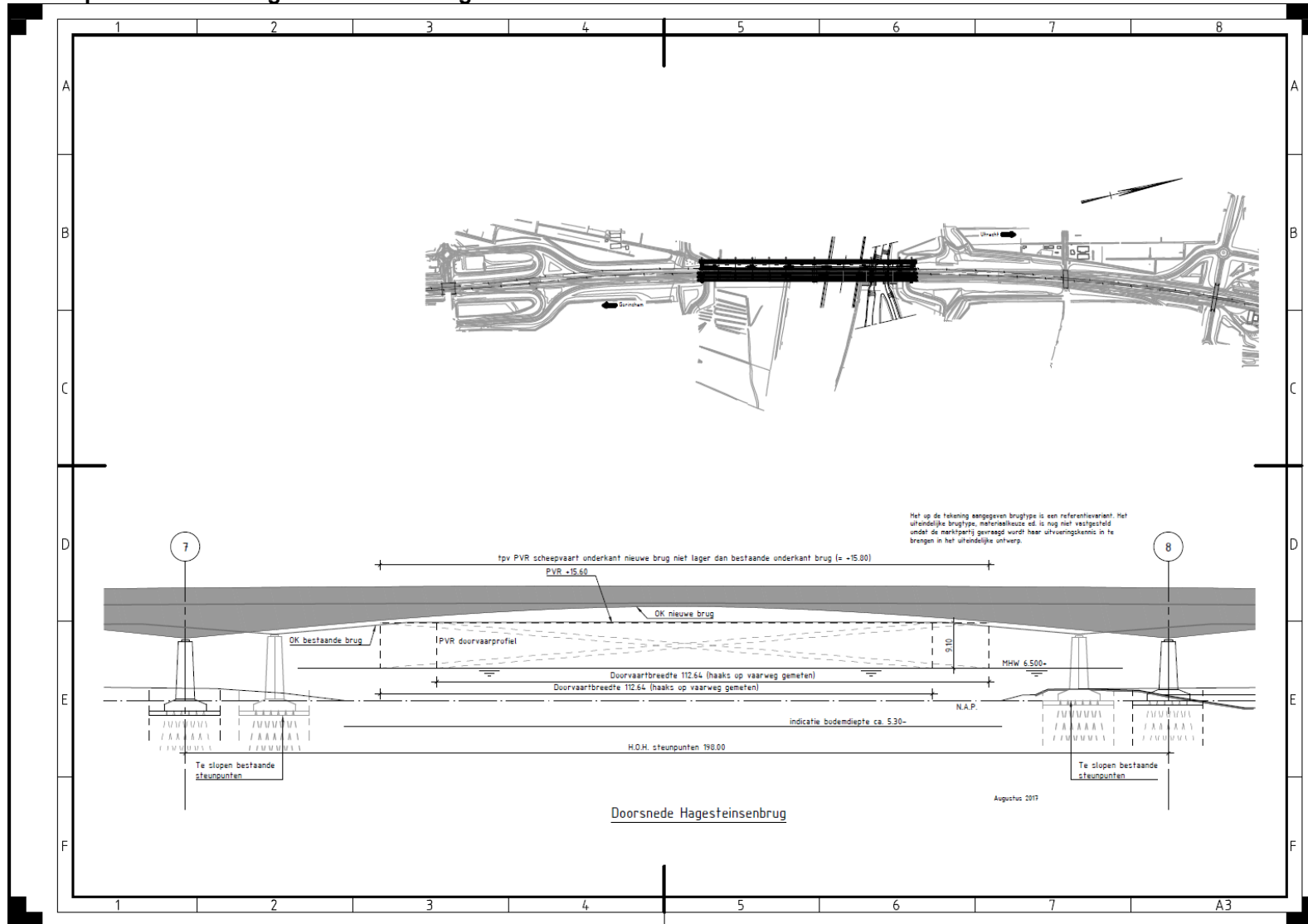
**26. Plan de situation**





Plan de situation pont de Hagestein

27. Vue en coupe de la voie navigable avec l'ouvrage



Schémas pont de Hagestein

## **PROTOCOLE 25**

### **Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

après information du président de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement, prend acte des chômages prévus,

salue la réalisation de travaux de maintenance aux écluses et les efforts faits pour réduire les incidences sur la navigation par la réalisation simultanée des travaux de maintenance sur les écluses du Rhin supérieur,

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

invite les délégations allemande et française

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

#### **Annexe**

Annexe au protocole 25

**Tableau des chômages 2018 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace  
Etat au 26 septembre 2017**

Ex- ploitant	Ecluse	Début d'arrêt de la navigation	Fin d'arrêt de la navigation	Observation
EDF	Kembs sas ouest	10/09/18	16/11/18	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	28/05/18	08/06/18	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	12/03/18	16/03/18	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	09/04/18	16/11/18	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	12/03/18	16/03/18	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	28/05/18	29/06/18	Restriction
EDF	Vogelgrün petit sas	12/03/18	16/03/18	Risque de perturbation <sup>1</sup>
EDF	Vogelgrün grand sas	11/06/18	10/08/18	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	12/03/18	16/03/18	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	14/05/18	26/10/18	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	12/03/18	16/03/18	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	16/07/18	10/08/18	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	12/03/18	16/03/18	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	28/05/18	12/10/18	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	12/03/18	16/03/18	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	18/06/18	24/08/18	Restriction
VNF	Gambenheim sas ouest	02/04/18	20/04/18	Risque de perturbation
		04/06/18	13/07/18	Risque de perturbation
VNF	Gambenheim sas est	23/04/18	12/05/18	Risque de perturbation
		16/07/18	31/08/18	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	16/07/18	20/07/18	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	17/09/18	19/10/18	Risque de perturbation

<sup>1</sup> La poutre pare choc de l'écluse de Vogelgrün a été endommagée très fortement et sera réparée pendant le chômage prévu de juin à août 2018. Jusqu'à la réalisation de ces travaux, la longueur utile du grand sas est limitée à 170 m. Les convois de plus de 170 m peuvent emprunter le petit sas.  
Lors de la semaine de travaux prévue en mars 2018 sur le petit sas, des mesures de police de navigation seront prises pour permettre aux convois de plus de 170 m de franchir les écluses de Vogelgrün et ne pas couper la navigation à ces convois pendant une semaine. Un avis à la batellerie informera la profession de ces mesures particulières.

## **PROTOCOLE 26**

### **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 26**

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

**RÈGLEMENT DE POLICE**

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Modification du RPNR - Article 12.02, 12.03 et annexe 9 (2012-II-13) (ne concerne que la version NL)	M	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2017-I-9	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Art. 1.08, 4.07 et 7.01)	M	1.12.2017	16.8.2017			13.6.2017
2017-I-11	Amendements définitifs au RPNR - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (Art. 4.07), obligation d'annonce (art. 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12)	M	1.12.2018				5.12.2017
2017-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Documents de bord et autres papiers (Article 1.10) et radiotéléphonie (Art. 4.05)	M	1.6.2018				5.12.2017

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

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

### RÈGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-26	Art. 11.01 - Sécurité dans les zones accessibles aux passagers (ne concerne pas la version française)	M	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2016-I-10	Amendement définitif du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Modèle du certificat de navire de mer naviguant sur le Rhin (Annexe G)	M	1.12.2017				29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 11.02, chiffres 4 à 7, 11.04, chiffre 2, chapitre 14bis, excepté 14bis.07, chiffre 1, 15.14, chiffre 1, 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffres 1 et 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffre 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, annexe I, croquis 10, annexes Q, R et S)	M	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-I-16	Moratoire pour certaines dispositions transitoires du Règlement de visite des bateaux du Rhin - Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 8.05, chiffre 6, 8.10, chiffre 3, 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3, 24.03, chiffre 1, dispositions transitoires aux articles 3.04, chiffre 7, 7.01, chiffre 2, 8.10, chiffre 2, 9.01 et 12.02, chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3)	M	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017

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

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

#### RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au RPN - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitif au RPN (article 6.02)	M	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015	29.7.2015			11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Amendement du RPN par une modification définitive	M	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Amendements relatifs au RPN - Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN)	M	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers - Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a	M	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Reconnaissance de formations professionnelles de matelot non rhénanes / Obtention de la qualification de « maître-matelot » Amendement de l'article 3.02, chiffre 5, lettre a) du RPN	M	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Publication électronique des autorités de délivrance – Modification des annexes A5, D5 et D6 du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin	M	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Amendements au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin – Modification aux Pays-Bas du modèle de la patente du Rhin (Annexe D1 au RPN)	M	15.7.2016			12.5.2017	22.6.2016	
2016-II-9	Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin Adaptation des prescriptions relatives aux équipages, articles 3.01, 3.02, chiffre 4 à 8, 3.15, chiffre 3, 3.16, chiffres 1, 3 et 4 (nouveau), 3.17, chiffres 1 à 3, chiffres 6 à 9 (nouveau) et 10 (nouveau), 3.18, chiffre 2, 7.01 chiffre 4, 7.02 chiffre 4, 7.06 chiffre 1 ainsi que l'annexe A1	M	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Reconnaissance de la validité sur le Rhin des certificats de conduite nationaux de certains États membres	M	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	



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

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

#### 4. Liste des sociétés spécialisées agréées pour le montage ou le remplacement d'appareils radar de navigation ou d'indicateurs de vitesse de giration conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

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

##### Autriche

N°	Nom	Adresse	Téléphone +43	Courriel
1.	Point Electronics GmbH (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Stumpergasse 41-43 A-1060 Wien	(0)1597 088-0	mail@point.at
2.	Verbund Service GmbH	Am Hof 6a A-1010 Wien	(0)50 313-0	schiffstechnik.itk-services@verbund.com www.verbund.com

...

##### Allemagne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	(0)9372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	(0)6232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelner Straße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(Agréée du 1.4.1993 au 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	(0)38392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Ayant cessé son activité le 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	(0)3933 802204	info@iea-rossdorf.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
22.	Imtech marine germany GmbH <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Albert-Einstein-Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
28.	Lammers Schiffeslektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	(0)40-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik <i>(Ayant cessé son activité le 1.1.2017)</i>	Lärchenstraße 14 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	(0)991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	(0)3841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
36.	Radio Maurer (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	(0)621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein (Ayant cessé son activité le 19.11.2015)	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
42.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
43.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	(0)203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
44.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
45.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
47.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
48.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
49.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
50.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
51.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de
52.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
53.	Hugo Dircks Marinetechnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de

...

### Pays-Bas

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(Agréée du 6.1.2010 au 6.1.2016)</i> <i>(Agréée du 11.2.2016 au 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(Agréée du 12.9.2016 au 12.9.2017)</i> <i>(Agréée du 12.9.2017 au 12.9.2021)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	Imtech Marine Netherlands <i>(Agréée du 31.7.2009 au 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(Agréée du 16.2.2016 au 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(Agréée du 14.3.2016 au 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V <i>(Agréée du 1.11.2016 au 1.3.2017)</i> <i>(Agréée du 10.4.2017 au 1.3.2021)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10 428 33 44	info@radioholland.com www.radioholland.com
4.	Navimar B.V. <i>(Agréée du 17.12.2009 au 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(Agréée du 14.7.2010 au 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V. <i>(Agréée du 18.12.2009 au 18.12.2015)</i> <i>(agréée à partir du 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
9.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
10.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
11.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
12.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtbv.nl www.dmtbv.nl
13.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
14.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
15.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
16.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
17.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
18.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
19.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl

...

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

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

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

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

##### Autriche

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +43	Courriel Site internet
1.	1st-Relief e.U.	Lindenhofweg 18 / 5 A-8043 Graz	(0)720 371 371	office@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH <i>(agréée du 18.3.2009 au 17.7.2012)</i>	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasserstraßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	(0)50 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org
5.	Nauticast GmbH	Lützowgasse 12-14 / 3OG A-1140 Wien	(0)1 5 237 237-0	support@nauticast.com www.nauticast.com
6.	Verbund Service GmbH	Am Hof 6a A-1010 Wien	(0)50 313-0	schiffstechnik.itk-services@verbund.com www.verbund.com

...

##### Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
2.	Argenaut GmbH <i>(Ayant cessé son activité le 18.4.2016)</i>	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelner Straße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles <i>(agrée du 17.9.2010 au 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Ayant cessé son activité le 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de



N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
17.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH (Ayant cessé son activité le 18.4.2016)	Albert- Einstein-Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH (Ayant cessé son activité le 1.1.2017)	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	service@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	tmginfo@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein <i>(agrée du 21.5.2010 au 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Vessel-Navigation-Systems	Blandorferstraße 25 D-26524 Hage	(0)4936 9172888	info@gallandt.de www.gallandt.de
37.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
38.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
39.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
40.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
41.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-0	yr@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
43.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
44.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
45.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden - Bauhof Minden <i>(uniquement pour les bâtiments de la WSV)</i>	Bauhofstraße 11 D-32425 Minden	(0)571 6458-2928	bhf-minden@wsv.bund.de
46.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
47.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de
48.	Hugo Dircks Marinetechnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de

### France<sup>1</sup>

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr
5.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
6.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)9 53 69 08 61	patrick.campagnoli@rhmarinegroup.com www.radioholland.net
7.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
8.	FLUVIATECH	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
9.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr

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

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
10.	LORRAINE NAUTISME	2 rue des Alliés F-57050 Metz	(0)3 87 32 21 22	info@lorraine-nautisme.fr http://lorraine-nautisme.fr
11.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
12.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
13.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
14.	Sud Communication	Espace fréjorgues Ouest 317 Rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
15.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

...

### Pays-Bas

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(agrée du 6.1.2010 au 6.1.2016)</i> <i>(agrée du 11.2.2016 au 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(agrée du 8.1.2010 au 8.1.2016)</i> <i>(agrée du 12.9.2016 au 12.9.2017)</i> <i>(agrée du 12.9.2017 au 12.9.2021)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V. <i>(agrée du 18.12.2009 au 18.12.2015)</i>	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
4.	Huisman Maritiem B.V. <i>(agrée du 9.11.2009 au 9.11.2015)</i>	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
5.	Imtech Marine Netherlands <i>(agrée du 31.7.2009 au 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(agrée du 16.2.2016 au 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(agrée du 14.3.2016 au 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(agrée du 1.11.2016 au 1.3.2017)</i> <i>(agrée du 10.4.2017 au 1.3.2021)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10-4283344	info@radioholland.com www.radioholland.com
6.	Navimar B.V. <i>(agrée du 17.12.2009 au 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
7.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(agrée du 14.7.2010 au 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
8.	SAM Electronics Nederland B.V. <i>(agrée du 25.11.2009 au 25.11.2014)</i>	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. & Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(agrée du 18.12.2009 au 18.12.2020)</i>	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 317437 (0)228 755397	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/ radioinspections@shiptron.nl http://www.shiptron.com/
10.	Werkina Werkendam B.V. <i>(agrée du 18.12.2009 au 18.12.2015)</i> <i>(agrée à partir du 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
11.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
12.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
13.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasterdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl
14.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
15.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
16.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
17.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtbv.nl www.dmtbv.nl
18.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
19.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
20.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
21.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
22.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
23.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
24.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
25.	WNL Marine Electronics B.V. (agrée du 6.11.2017 au 5.11.2018)	Trawlerkade 88 NL-1976 CC IJmuiden	(0)255534755	pieter@wnl.nl www.wnl.nl

...

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

**Appendice 4 à l'instruction de service n° 2**

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

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het uitgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Sorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel	toutes les patentes
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Guichet de la navigation Rue Canal de l'Ourthe, 9 4031 Liège Tel : 00 32 4231 65 33 Email : <a href="mailto:guichet.navigation@spw.wallonie.be">guichet.navigation@spw.wallonie.be</a>	grande patente et patente radar
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel	grande patente, patente de sport, patente de l'administration
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: <a href="mailto:gdws@wsv.bund.de">gdws@wsv.bund.de</a> Tel : 00 49 (0)228/42968-0 Fax : 00 49 (0)228/42968-1155	grande patente, petite patente, patente de sport, patente de l'administration
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60	toutes les patentes
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62	toutes les patentes

Appendice 4 à l'instruction de service n° 2

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



## 5.2 Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

### Tachygraphes

**Sociétés spécialisées agréées pour le montage et le contrôle  
conformément à l'article 3.10 et à l'annexe A3  
du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin  
Etat : Août 2017**

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

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

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

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

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

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D-47138 Duisburg

---

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

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

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

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

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

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

DSD Hilgers Stahlbau GmbH  
Hilgersstraße  
D-56598 Rheinbrohl

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

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

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

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

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

Elektrotechnik Kemming  
Kirchstraße 21  
D-45711 Datteln

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

Jentson Nachrichtentechnik  
Alter Postweg  
D-26133 Oldenburg

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

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

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

KSE Schiffselektronik  
Andreas Strake  
Rother Berg 80  
D-47589 Uedem

LUX-Werft  
Moselstraße 10  
D-53859 Niederkassel-Mondorf

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

Mohrs + Hoppe GmbH  
Saaler Bogen 6  
D-13088 Berlin

MSG  
Mainschiffahrts-Genossenschaft  
Stockgrabenweg  
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH  
Schiffselektrik  
Neumarkt 2  
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn  
Elektrotechnik GmbH  
Arndtstr. 33  
D-22085 Hamburg  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

Reystar Elektrotechnik  
Liebigstraße 17b  
D-47608 Geldern

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

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

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

Alphatron Marine Deutschland GmbH  
Nienhöfener Str. 29-37  
D-25421 Pinneberg  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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

Elektro Point Markus Mollus  
Honigstraße 21  
D-47137 Duisburg

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

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

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

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

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

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

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

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

LUX-Werft  
Moselstraße 10  
D-53859 Niederkassel-Mondorf

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

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

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D-47138 Duisburg

---

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

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

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

Elektro Weber  
Lessingstr. 1  
D-74855 Haßmersheim  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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

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

MSG  
Mainschiffahrts-Genossenschaft  
Stockgrabenweg  
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine  
Schiffselektrik  
Neumarkt 2  
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn  
Elektrotechnik GmbH  
Arndtstr. 33  
D-22085 Hamburg  
*(Ayant cessé son activité le 01.01.2017)*

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Indications non disponibles -

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

- Indications non disponibles -

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vissers & van Dijk B.V.  
Bunkerhaven 22  
NL-6051 LR Maasbracht  
Scellé n° M50

Kadlec & Brödlin GmbH  
Krausstraße 21  
D-47119 Duisburg  
Scellé n° M49, K&B

Hugo Dircks Marinetechnik  
Düppelstraße 18  
D-48429 Rheine  
Scellé n° M52

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

## **OF3005**

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

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

Radio Holland Marine Lauwersoog  
Haven 24  
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen  
Industrieweg 20  
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk  
Westhavenkade 32  
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen  
Stationsplein 11  
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden  
Trawlerkade 98  
NL-1976 CC IJmuiden

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

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen  
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle  
Nieuwpoort

## **PROTOCOLE 27**

### **Budget de la Commission centrale pour 2018**

#### **Résolution**

La Commission centrale adopte le budget 2018 qui est fixé à **2 659 026.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **30 000.- €** du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans et du versement de **150 000.- €** de la CDNI, s'élève à **531 805,20.-€**

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

## **PROTOCOLE 28**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2016 de la Commission centrale**

#### **Résolution**

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission centrale approuve les comptes de l'exercice 2016 et donne quitus au Secrétaire général.

## **PROTOCOLE 29**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2016 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans**

#### **Résolution**

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes et du Secrétariat, le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans donne quitus au Secrétaire général pour les comptes 2016.

## **PROTOCOLE 30**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2016 du Multi Annual Financial Arrangement**

#### **Résolution**

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission centrale approuve les comptes de l'exercice 2016 et donne quitus au Secrétaire général.

## **PROTOCOLE 31**

### **Modification du Règlement du personnel**

#### **Résolution**

La Commission centrale,

sur proposition de son Sous-Comité administratif,

adopte la modification de l'Appendice 2 au Règlement du personnel, annexée à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1er janvier 2018.

#### **Annexe**



**Appendice 2 au Règlement du personnel**

**Barème de rémunération**

**Catégorie A (Article 10)**

Echelon	A7	Valeur de l'échelon	A6	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon	A5	Valeur de l'échelon	A4	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11e échelon						12 983	414	10 917	320	2 ans
10e échelon						12 568	414	10 597	320	2 ans
9e échelon						12 154	414	10 277	320	2 ans
8e échelon			13 897	457	2 ans	11 740	414	9 957	320	2 ans
7e échelon			13 440	457	2 ans	11 326	414	9 636	320	2 ans
6e échelon	14 865	613	12 983	457	2 ans	10 912	414	9 316	320	1 an
5e échelon	14 252	613	12 527	457	2 ans	10 498	414	8 996	320	1 an
4e échelon	13 639	613	12 070	306	1 an	10 232	266	8 784	212	1 an
3e échelon	13 026	409	11 764	306	1 an	9 967	266	8 572	212	1 an
2e échelon	12 617	409	11 458	306	1 an	9 701	266	8 360	212	1 an
1er échelon	12 208		11 152		1 an	9 435	266	8 148	212	1 an

**Catégorie A (Article 12)**

Echelon	A4	Valeur de l'échelon	A3	Valeur de l'échelon	A2	Valeur de l'échelon	A1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	9 377	272	8 241	254	6 592	196	4 934	115	3 ans
10è échelon	9 105	272	7 987	254	6 396	196	4 819	115	3 ans
9è échelon	8 833	272	7 734	254	6 200	196	4 704	115	3 ans
8è échelon	8 562	272	7 480	254	6 004	196	4 588	115	2 ans
7è échelon	8 290	272	7 227	254	5 809	196	4 473	115	2 ans
6è échelon	8 018	272	6 973	254	5 613	196	4 358	115	2 ans
5è échelon	7 747	272	6 720	254	5 417	196	4 243	115	2 ans
4è échelon	7 475	183	6 466	169	5 221	129	4 128	115	1 an
3è échelon	7 292	183	6 297	169	5 091	129	4 013	115	1 an
2è échelon	7 109	183	6 129	169	4 962	129	3 898	115	1 an
1er échelon	6 927		5 960		4 833		3 782		1 an

**Catégorie B (Article 12)**

Echelon	B5	Valeur de l'échelon	B4	Valeur de l'échelon	B3	Valeur de l'échelon	B2	Valeur de l'échelon	B1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 855	120	4 285	108	3 753	95	3 250	81	2 882	74	3 ans
10è échelon	4 735	120	4 177	108	3 658	95	3 169	81	2 808	74	3 ans
9è échelon	4 615	120	4 069	108	3 563	95	3 089	81	2 734	74	3 ans
8è échelon	4 495	120	3 961	108	3 468	95	3 008	81	2 660	74	2 ans
7è échelon	4 374	120	3 853	108	3 373	95	2 927	81	2 587	74	2 ans
6è échelon	4 254	120	3 745	108	3 278	95	2 846	81	2 513	74	2 ans
5è échelon	4 134	120	3 637	108	3 184	95	2 765	81	2 439	74	2 ans
4è échelon	4 014	120	3 529	108	3 089	95	2 685	81	2 365	74	1 an
3è échelon	3 894	120	3 421	108	2 994	95	2 604	81	2 292	74	1 an
2è échelon	3 773	120	3 313	108	2 899	95	2 523	81	2 218	74	1 an
1er échelon	3 653		3 205		2 804		2 442		2 144		1 an

Catégorie C (Article 12)

Echelon	C6	Valeur de l'échelon	C5	Valeur de l'échelon	C4	Valeur de l'échelon	C3	Valeur de l'échelon	C2	Valeur de l'échelon	C1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
11è échelon	4 089	96	3 680	86	3 347	79	3 009	69	2 761	65	2 512	60	3 ans
10è échelon	3 994	96	3 595	86	3 268	79	2 940	69	2 697	65	2 452	60	3 ans
9è échelon	3 898	96	3 509	86	3 190	79	2 871	69	2 632	65	2 393	60	3 ans
8è échelon	3 802	96	3 423	86	3 111	79	2 803	69	2 567	65	2 333	60	2 ans
7è échelon	3 706	96	3 337	86	3 032	79	2 734	69	2 503	65	2 274	60	2 ans
6è échelon	3 610	96	3 251	86	2 953	79	2 665	69	2 438	65	2 214	60	2 ans
5è échelon	3 514	96	3 165	86	2 874	79	2 597	69	2 374	65	2 154	60	2 ans
4è échelon	3 418	96	3 079	86	2 796	79	2 528	69	2 309	65	2 095	60	1 an
3è échelon	3 322	96	2 994	86	2 717	79	2 459	69	2 244	65	2 035	60	1 an
2è échelon	3 226	96	2 908	86	2 638	79	2 391	69	2 180	65	1 976	60	1 an
1er échelon	3 130		2 822		2 559		2 322		2 115		1 916		1 an

Catégorie L (Article 12)

Echelon	L3	Valeur de l'échelon	L2	Valeur de l'échelon	L1	Valeur de l'échelon	Durée de l'échelon
10è échelon	8 334	247	6 690	198			3 ans
9è échelon	8 086	247	6 492	198			3 ans
8è échelon	7 839	247	6 294	198			2 ans
7è échelon	7 591	247	6 096	198			2 ans
6è échelon	7 344	247	5 898	198			2 ans
5è échelon	7 096	247	5 700	198			2 ans
4è échelon	6 849	247	5 502	198			1 an
3è échelon	6 601	247	5 305	198			1 an
2è échelon	6 354	247	5 107	198	4 159	160	1 an
1er échelon	6 106		4 909		4 000		1 an

## **PROTOCOLE 32**

### **Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An**

#### **Résolution**

La Commission centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2017 et du 31 décembre 2017 au 1<sup>er</sup> janvier 2018 entre 20 heures et 6 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2017 et celle du 31 décembre 2017 au 1<sup>er</sup> janvier 2018 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

## **PROTOCOLE 33**

### **Interruption de service des écluses aux Pays-Bas 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 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2018 au 31 décembre 2018,

ne soulève pas d'objection.

## **PROTOCOLE 34**

### **Communiqué à la presse**

#### **Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

## **PROTOCOLE 35**

### **Date de la prochaine session**

#### **Résolution**

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