



**SESSION D'AUTOMNE 2018
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2018-II)**

Strasbourg, le 7 décembre 2018

SESSION D'AUTOMNE 2018

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2018-II)

Strasbourg, le 7 décembre 2018

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière – Composition de la Commission centrale – Adoption de l'ordre du jour

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

II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : 150 ans de l'Acte de Mannheim – Congrès du jubilé et déclaration ministérielle	1
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	10
Protocole 4 : Travaux du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)	11
Protocole 5 : Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales.....	11
Protocole 6 : VISION 2018.....	11
Protocole 7 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), articles 1.22 et 1.22bis, au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), article 1.06, et au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), article 1.02.....	23
Protocole 8 : État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	28

III. Aspects économiques

Protocole 9 : Situation économique de la navigation intérieure en Europe	35
--	----

IV. Patentes de batelier et équipages

Protocole 10 : Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin – Adaptation des prescriptions relatives au temps de repos à bord, article 3.11, chiffres 4 (nouveau) à 6, 3.12, chiffre 5, 7	42
--	----

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

Protocole 11 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Marques d'identification des bateaux (Articles 1.10, chiffre 2, al. 3 ; 2.01, chiffre 1, lettres c) et d) ainsi que chiffre 3 ; 2.05 et annexe 10).....	46
Protocole 12 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Installations de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar (Article 4.06, chiffres 1 et 4)	49
Protocole 13 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Désignation technique (Article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb)	52

	Pages
Protocole 14 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – (Annexe 7, Signaux de la voie navigable, panneaux E.3, E.4a et E.4b)	55
Protocole 15 : Échange entre les autorités compétentes des États riverains du Rhin des données soumises à l'obligation d'annonce en vertu de l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin – Modification de la résolution du 18 mai 1994 (Protocole 1994-I-20).....	59
Protocole 16 : Définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure	60
Protocole 17 : Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffre 2, lettre b)).....	66
VI. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 18 : Prescriptions techniques des bateaux.....	68
VII. Questions relatives à la voie d'eau rhénane	
Protocole 19 : Nouvelle construction et remplacement du pont de Pfaffendorf à Coblenze, p.k. 590,9.....	68
Protocole 20 : Nouvelle construction et remplacement du pont à Duisburg-Neuenkamp au p.k. 778,35	73
Protocole 21 : Fermeture de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de la réalisation de travaux de maintenance	78
Protocole 22 : Analyse de l'épisode d'étiage 2018	80
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 23 : 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	80
IX. Budget et administration	
Protocole 24 : Approbation des comptes de l'exercice 2017 de la Commission centrale	142
Protocole 25 : Quitus pour les comptes de l'exercice 2017 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans.....	142
Protocole 26 : Quitus pour les comptes de l'exercice 2017 du Multi Annual Financial Arrangement (MAFA).....	142
Protocole 27 : Modification du Règlement du personnel	142

X. Questions diverses

Protocole 28 : 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.....	145
Protocole 29 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine	145
Protocole 30 : Communiqué à la presse.....	145
Protocole 31 : Date de la prochaine session	145

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2018

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

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

Pas de résolution.

Annexe

Déclaration de Mannheim

« 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim - Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »

Congrès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin le 17 octobre 2018

Les ministres compétents en matière de navigation intérieure de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, des Pays-Bas et de la Confédération suisse se sont réunis à Mannheim le 17 octobre 2018 pour marquer le 150^{ème} anniversaire de la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin (« Acte de Mannheim ») et, rappelant la « *Déclaration de Bâle* » du 16 mai 2006 ainsi que la *Stratégie de la Commission centrale pour la navigation du Rhin* de 2017, ont adopté la déclaration suivante :

1. NOUS exprimons notre engagement envers l'Acte de Mannheim et ses principes et soulignons l'importance fondamentale de cet Acte pour la prospérité de la navigation intérieure et l'économie du bassin du Rhin.

NOUS réaffirmons le rôle central de l'Acte de Mannheim pour une coopération fructueuse entre les États riverains du Rhin et la Belgique en matière de navigation rhénane et intérieure, dans le cadre de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), et sommes disposés à doter la Commission centrale pour la Navigation du Rhin de moyens financiers adéquats à cet effet.

NOUS saluons les activités de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation rhénane et intérieure en Europe et entendons les développer.

2. NOUS encourageons une coopération constructive entre la CCNR, l'Union européenne (UE), les autres commissions fluviales, la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, les associations reconnues par la CCNR et tous les autres acteurs de la navigation intérieure.

NOUS reconnaissons les précieuses contributions de toutes les parties prenantes au développement durable de la navigation intérieure sur le plan environnemental, social et économique.

3. NOUS soulignons le rôle déterminant du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en tant qu'organe innovant, efficace et pragmatique et nous nous félicitons de l'intention d'en étendre le champ de compétence.

NOUS préconisons pour le CESNI un partenariat durable avec l'UE, fondé sur un financement conjoint à long terme.

4. NOUS soulignons la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure.

NOUS confions à la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050.

NOUS soulignons la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et confions à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.

5. NOUS appelons la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure.
6. NOUS aspirons à renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation.

NOUS invitons par conséquent la CCNR

- à assurer, en coopération avec les États membres, un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes,
 - à accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales,
 - à œuvrer en faveur d'une meilleure coordination des programmes de financement nationaux et à mettre à disposition des informations claires à cet égard.
7. NOUS reconnaissons l'importance, à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé et sommes conscients du défi que représentera dans un avenir proche la nécessité accrue de compenser les départs à la retraite.

NOUS invitons la CCNR

- à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tienne compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies,
 - à apporter sa contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, par exemple par des campagnes de communication ciblées.
8. NOUS invitons la CCNR à faire rapport en 2023 sur l'état d'avancement de la réalisation des objectifs.

La présente déclaration commune a été signée à Mannheim le 17 octobre 2018 en cinq exemplaires en allemand, anglais, français et néerlandais, toutes les versions linguistiques faisant foi.

Pour le Ministre
de la République fédérale d'Allemagne

Pour le Ministre
du Royaume de Belgique

Pour la Ministre
de la République française

Pour la Ministre
des Pays-Bas

Pour la Conseillère fédérale
de la Confédération suisse

Mannheimer Erklärung

„150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Kongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am 17. Oktober 2018

Die für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, der Niederlande und der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben sich aus Anlass des 150. Jahrestags der Unterzeichnung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte („Mannheimer Akte“) am 17. Oktober 2018 in Mannheim getroffen und mit Bezug auf die „Basler Erklärung“ vom 16. Mai 2006 und die *Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt* aus dem Jahr 2017 folgende Erklärung verabschiedet:

1. WIR bekennen uns zur Mannheimer Akte und den dort festgelegten Prinzipien und unterstreichen die grundlegende Bedeutung der Akte für die Prosperität der Binnenschifffahrt und Wirtschaft im Rheinstromgebiet.

WIR bekräftigen die zentrale Rolle der Mannheimer Akte für die fruchtbare Zusammenarbeit der Rheinanliegerstaaten und Belgiens im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Fragen der Rhein- und Binnenschifffahrt und sind bereit, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit angemessenen finanziellen Mitteln auszustatten.

WIR begrüßen die führende und zukunftsweisende Tätigkeit der ZKR als Kompetenzzentrum für die Rhein- und Binnenschifffahrt in Europa und wollen diese ausbauen.
2. WIR unterstützen eine konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union (EU), den anderen Stromkommissionen, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den von der ZKR anerkannten Verbänden und allen weiteren Akteuren der Binnenschifffahrt.

WIR würdigen die wertvollen Beiträge aller Beteiligten zur nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht.
3. WIR unterstreichen die zentrale Rolle des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) als innovatives, effizientes und praxisorientiertes Gremium und begrüßen dessen angestrebte Aufgabenerweiterung.

WIR streben für CESNI eine dauerhafte Partnerschaft mit der EU auf Basis einer langfristigen gemeinsamen Finanzierung an.
4. WIR heben die Notwendigkeit zeitgemäßer, praktikabler und harmonisierter Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschifffahrt hervor.

WIR beauftragen die ZKR, zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von
 - Treibhausgasen bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,
 - Schadstoffen bis 2035 um mindestens 35 % gegenüber 2015 zu reduzieren,
 - Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen.
WIR weisen auf die Notwendigkeit von neuen Finanzinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele hin und betrauen die ZKR mit der Aufgabe, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.

5. WIR fordern die ZKR auf, die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen.
6. WIR wollen die Rolle der Binnenschifffahrt als wirtschaftlich relevanten Verkehrsträger mit hohem Entwicklungs- und Innovationspotenzial stärken.

WIR ersuchen daher die ZKR,

- gemeinsam mit den Mitgliedstaaten für eine schnellere und effizientere Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen Sorge zu tragen,
- die Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten zu beschleunigen,
- auf eine bessere Abstimmung nationaler Förderprogramme hinzuwirken und übersichtliche Informationen über diese bereitzustellen.

7. WIR wissen um die Bedeutung gut ausgebildeten Personals an Bord der Schiffe und die Herausforderung, in naher Zukunft verstärkt Altersabgänge ersetzen zu müssen.

WIR beauftragen die ZKR,

- zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften zu entwickeln, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen,
- weitere Beiträge zur Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe zu leisten, zum Beispiel durch gezielte Werbekampagnen.

8. WIR ersuchen die ZKR, im Jahr 2023 über die Fortschritte bei der Umsetzung der Ziele zu berichten.

Diese Gemeinsame Erklärung wurde in Mannheim am 17. Oktober 2018 in fünf Exemplaren in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache unterzeichnet, wobei alle Sprachfassungen gleichwertig sind.

Für den Minister
der Bundesrepublik Deutschland

Für den Minister
des Königreichs Belgien

Für die Ministerin
der Französischen Republik

Für die Ministerin
der Niederlande

Für die Bundesrätin
der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Verklaring van Mannheim

"150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart"

Congres van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op 17 oktober 2018

De voor de binnenvaart bevoegde ministers van de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Franse Republiek, Nederland en de Zwitserse Bondsstaat zijn op 17 oktober 2018 te Mannheim bijeengekomen ter gelegenheid van het feit dat 150 jaar geleden de Herziene Rijnvaartakte ("Akte van Mannheim") ondertekend werd. Onder verwijzing naar de "*Verklaring van Bazel*" van 16 mei 2006 en de "*Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart*" uit 2017 zijn zij de onderstaande verklaring overeengekomen:

1. WIJ zijn gecommitteerd aan de Akte van Mannheim en de daarin neergelegde beginselen en onderschrijven het fundamentele belang van de Akte voor een florerende binnenvaart en economie in het Rijnstroomgebied.

WIJ bevestigen de centrale rol van de Akte van Mannheim voor de vruchtbare samenwerking van de Rijnsoeverstaten en België in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met betrekking tot aangelegenheden die de Rijn- en binnenvaart betreffen en zijn bereid de Centrale Commissie voor de Rijnvaart daartoe te voorzien van adequate financiële middelen.

WIJ verwelkomen de toonaangevende en toekomstgerichte activiteiten van de CCR als kenniscentrum voor de Rijn- en binnenvaart in Europa en wensen deze uit te breiden.

2. WIJ steunen de constructieve samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie (EU), de andere rivierencommissies, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de door de CCR erkende organisaties en alle andere binnenvaartactoren.

WIJ waarderen de waardevolle bijdragen van alle betrokken partijen aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht.

3. WIJ benadrukken de centrale rol van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) als innovatief, efficiënt en praktijkgericht orgaan en begroeten de beoogde uitbreiding van de taken van dit Comité.
WIJ streven voor CESNI naar een duurzaam partnerschap met de EU op basis van een gezamenlijke langetermijnfinanciering.

4. WIJ benadrukken de noodzaak van moderne, haalbare en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en binnenvaart.

WIJ dragen de CCR op om met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichte van 2015 te verminderen,
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.

WIJ wijzen op de noodzaak van nieuwe financiële instrumenten om de genoemde ecologische doelen te behalen en vertrouwen de CCR de taak toe om het voortouw te nemen bij de ontwikkeling daarvan.

5. WIJ dringen er bij de CCR met klem op aan de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart.
6. WIJ wensen de rol van de binnenvaart als een economisch relevante vervoerswijze met een hoog ontwikkelings- en innovatiepotentieel te versterken.

WIJ verzoeken de CCR derhalve om

- in samenwerking met de lidstaten zorg te dragen voor een snellere en efficiëntere afhandeling van binnenschepen in de zeehavens,
 - de integratie van de binnenvaart in digitale en multimodale logistieke ketens te bespoedigen,
 - naar een betere coördinatie van de nationale financieringsprogramma's te streven en duidelijke informatie over deze programma's te verstrekken.
7. WIJ zijn ons bewust van het belang van goed opgeleid personeel aan boord van de schepen en de uitdaging om in de nabije toekomst in toenemende mate pensioneringen te moeten ondervangen.

WIJ dragen de CCR op

- moderne en flexibele bemanningsvoorschriften uit te werken die tevens rekening houden met sociale overwegingen en met de nieuwe technologieën die de arbeidsomstandigheden aan boord en aan de wal in snel tempo veranderen,
 - verdere bijdragen te leveren aan de vergroting van de attractiviteit van binnenvaartberoepen, bijvoorbeeld door gerichte campagnes.
8. WIJ verzoeken de CCR om in 2023 verslag uit te brengen over de bij de verwezenlijking van de doelstellingen geboekte vooruitgang.

Deze gemeenschappelijke verklaring is op 17 oktober 2018 te Mannheim ondertekend in vijf exemplaren in de Duitse, Franse, Nederlandse en Engelse taal, waarbij alle taalversies gelijkwaardig zijn.

Voor de Minister
van de Bondsrepubliek Duitsland

Voor de Minister
van het Koninkrijk België

Voor de Minister
van de Franse Republiek

Voor de Minister
van Nederland

Voor het Lid van de Bondsraad
van de Zwitserse Confederatie

Mannheim Declaration

“150 years of the Mannheim Act – the driving force behind dynamic Rhine and inland navigation”

Congress of the Central Commission for the Navigation of the Rhine on 17 October 2018

The inland navigation ministers of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the French Republic, the Netherlands and the Swiss Confederation met in Mannheim on 17 October 2018 to mark the 150th anniversary of the signing of the Revised Rhine Navigation Act (“Mannheim Act”) and adopted the following declaration relating to the “*Basel Declaration*” of 16 May 2006 and the *Central Commission for the Navigation of the Rhine’s Strategy* dating from 2017:

1. WE acknowledge the Mannheim Act and the principles enshrined therein and emphasise the fundamental importance of the Act to the prosperity of the economy and of inland navigation in the Rhine river basin.

WE affirm the central role of the Mannheim Act in the fruitful collaboration on Rhine and inland navigation matters between the Riparian states and Belgium within the framework of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) and are prepared to furnish the Central Commission for the Navigation of the Rhine with the appropriate financial resources.

WE welcome the CCNR’s leading and pioneering role as a centre of excellence for Rhine and inland navigation in Europe and wish to build on this.

2. WE support constructive collaboration between the CCNR and the European Union (EU), the other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe, the associations recognised by the CCNR and all other inland navigation players.

WE commend the valuable contributions all participants have made to the sustainable ecological, social and economic development of inland navigation.

3. WE emphasise the central role of the European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation (CESNI) as an innovative, efficient and practical body, and welcome the sought-after extension of its remit.

WE are endeavouring to achieve a lasting partnership between CESNI and the EU based on long-term joint financing.

4. WE emphasise the need for up-to-date, workable and harmonised environmental and safety regulations in Rhine and inland navigation.

To further improve the ecological sustainability of inland navigation, we task the CCNR to develop a roadmap in order to

- reduce greenhouse gas emissions by 35% compared with 2015 by 2035,
- reduce pollutant emissions by at least 35% compared with 2015 by 2035,
- largely eliminate greenhouse gases and other pollutants by 2050.

WE point to the need for new financial instruments to achieve these environmental objectives and entrust the CCNR with the task of leading this development.

5. WE call on the CCNR to press ahead with development of digitalisation, automation and other modern technologies, thereby contributing to the competitiveness, safety and sustainability of inland navigation.

6. WE wish to reinforce the role of inland navigation as an economically relevant means of transport with a high potential for development and innovation.

WE therefore request the CCNR,

- in conjunction with the member states, to ensure faster and more efficient inland vessel cargo handling in seaports,
- to accelerate the integration of inland navigation into digital and multimodal logistic chains,
- to work towards better coordination between national development programmes and provide transparent information about them.

7. WE are aware of the importance of well-trained shipboard personnel and the challenge of having to replace increased age-related departures in the near future.

WE task the CCNR

- with developing up-to-date and flexible crew regulations that also take account of social issues and rapidly changing working conditions aboard and ashore as a result of new technologies,
- with contributing yet further to enhancing the attractiveness of careers in inland navigation, for example through targeted advertising campaigns.

8. WE request the CCNR to report on progress with implementation of these goals in 2023.

This Joint Declaration was signed in Mannheim on 17 October 2018 in five copies in German, English, French and Dutch, all language versions being equally valid.

For the Minister
of the Federal Republic of Germany

For the Minister
of the Kingdom of Belgium

For the Minister
of the French Republic

For the Minister
of the Netherlands

For the Federal Councillor
of the Swiss Confederation

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne Signature du contrat avec la DG MOVE de la Commission européenne

Résolution

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR),

rappelant l'Arrangement administratif signé le 22 mai 2013 à Bruxelles entre le Secrétaire général de la CCNR et le Directeur général de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE), prévoyant une planification budgétaire indicative pluriannuelle par le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE,

rappelant la Déclaration de Mannheim du 17 octobre 2018 appuyant une coopération constructive de la CCNR avec l'Union européenne,

se référant au contrat de service MOVE/B3/2015-213 mis en œuvre avec succès depuis le 1^{er} janvier 2016 et s'achevant le 31 décembre 2018,

se réjouissant de poursuivre et d'approfondir sa coopération avec la DG MOVE de la Commission européenne pour trois années supplémentaires,

se félicitant en particulier des travaux entrepris et progrès accomplis dans le cadre du CESNI depuis sa création en juin 2015, ainsi que des activités de l'Observation du marché,

constate que les deux parties établissent un nouveau cadre financier pour les activités de la période 2019-2021,

donne mandat à son Secrétaire général de signer au nom de la CCNR le contrat MOVE/B3/2019-387 négocié à ces fins par le Secrétariat avec la DG MOVE de la Commission européenne, en lien étroit avec le groupe de correspondance CCNR pour le contrat européen, et

charge son Secrétaire général,

1. d'assurer la mise en œuvre de ce nouveau contrat,
2. si nécessaire, en accord avec les délégations de la CCNR, d'adapter le contrat avec la DG MOVE de la Commission européenne dans le cours de son exécution,
3. d'assurer la transparence financière et comptable de l'exécution du contrat et de faire apparaître dans ce cadre le lien avec le budget habituel de la CCNR, et
4. de continuer à œuvrer, en accord avec les délégations et avec leur soutien, pour l'établissement d'une base de coopération adaptée et durable au-delà de l'année 2021 entre la CCNR et l'UE.

PROTOCOLE 4

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Coopération de la CCNR avec les Organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

VISION 2018

Résolution

La Commission centrale,

se référant à sa résolution 2013-II-10 par laquelle la « VISION 2018 » fut adoptée,

adopte le rapport final composé des contributions de tous ses Comités impliqués ainsi que de celles de la CDNI et du CASS,

remercie ses Comités pour leurs contributions à la finalisation des travaux, et

les invite à poursuivre désormais leurs travaux dans les domaines concernés dans le cadre des orientations stratégiques de décembre 2017 et de la déclaration ministérielle de Mannheim d'octobre 2018.

Annexe

Rapport final Vision 2018

En adoptant la Vision 2018 lors de son Congrès de décembre 2013, la CCNR s'est fixé, sur l'espace de cinq ans, des objectifs ambitieux mais réalistes en vue de contribuer au développement durable de la navigation intérieure sur les plans écologique, social et économique.

En 2016, la CCNR a dressé un point d'étape sur la concrétisation de ces objectifs et les éventuels besoins d'ajustements, au moyen d'un rapport intermédiaire exposant l'état d'avancement, depuis décembre 2013, des activités de la CCNR ainsi que des conventions internationales CDNI et CASS, indépendantes de la CCNR, dans les 8 principaux domaines listés par la Vision 2018. Deux années plus tard, il est temps de confronter la *vision* souhaitée pour 2018 à sa *réalisation*, et ainsi d'évaluer les progrès réalisés dans le domaine du développement durable de la navigation intérieure ou encore, dans les termes de la 4^{ème} priorité de la Présidence allemande, « de faire 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 ». Pour ce faire, la CCNR, la CDNI et le CASS ont actualisé le rapport de 2016, composant une vue intégrale et complète des progrès réalisés depuis le lancement de la Vision en 2013, jusqu'à son dénouement en 2018. Le rapport final permet de constater que la très grande majorité des objectifs de la Vision 2018 a pu être atteinte, et ainsi de conclure avec satisfaction que la CCNR a, de manière concrète et effective, pu contribuer à la durabilité de la navigation intérieure.

Pour autant, pour offrir une image fidèle des travaux de la CCNR, de la CDNI et du CASS en faveur du développement durable en navigation intérieure et surtout un regard vers le futur, on ne saurait se limiter à cet exposé des avancements et des difficultés rencontrées, à une date donnée, domaine par domaine. Il convient de regarder plus avant et d'en appeler aux nouveaux jalons que la CCNR a pris soin de poser, en adoptant, d'une part, fin 2017, ses [orientations stratégiques](#) faisant la part belle au développement durable, et en s'assurant, d'autre part, de l'appui politique nécessaire pour ces orientations, au moyen de l'adoption par les représentants des Ministres des États membres de la CCNR en charge de la navigation intérieure, le 17 octobre 2018, d'une [déclaration ministérielle dite de « Mannheim »](#) forte en messages pour l'avenir.

La Vision 2018, les orientations stratégiques et la déclaration de Mannheim entrent donc en résonance pour former un ensemble stratégique et concret de principes au bénéfice du développement durable. La très grande majorité des objectifs définis pour les 8 domaines de la Vision 2018 se trouve ainsi reconduite et souvent renforcée par les deux autres documents de référence cités. Ainsi, concernant le premier domaine de la Vision 2018, celui de la sécurité et de la fiabilité, l'attention pourrait être attirée sur le premier principe posé par les orientations stratégiques de la CCNR. Ce principe invite, en effet, la CCNR à maintenir et développer le cœur de ses compétences, dans le domaine des prescriptions de sécurité, de l'infrastructure, de l'environnement [...]. Toujours concernant ce premier domaine, mais cette fois du côté de la déclaration de Mannheim, il sera noté avec intérêt que les Ministres soulignent au point 4 de leur déclaration « la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure ». Concernant le deuxième domaine, se rapportant à la formation et à la qualification, la CCNR, dans ses orientations stratégiques, insiste sur la nécessité de s'efforcer d'adopter des dispositions visant à améliorer les conditions de travail et la sécurité sociale des personnels de la navigation intérieure. S'agissant de la déclaration ministérielle, il est renvoyé non seulement au point 4 déjà mentionné ci-dessus, mais également au point 7, sous lequel les Ministres déclarent reconnaître « l'importance à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé.. » et invitent par conséquent la CCNR « à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipage, qui tienne compte aussi des aspects spéciaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies ».

De même, la CCNR est incitée à poursuivre les travaux liés aux troisième et quatrième domaines de la Vision (consommation de carburant et émissions de gaz à effet de serre et émissions de polluants dans l'air et dans l'eau), ses orientations stratégiques l'invitant à continuer 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. Soit autant d'orientations que les Ministres viennent encore d'appuyer et de préciser à Mannheim, en confiant à la CCNR, « afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050. »

Également le cinquième domaine de la Vision, relatif aux modifications des conditions d'environnement, retient l'attention des orientations stratégiques, la CCNR étant invitée une fois encore à maintenir et à développer ses compétences dans le domaine de l'infrastructure. Concernant les chaînes logistiques (sixième domaine), la CCNR est invitée à renforcer les avantages de la navigation intérieure en tant que mode de transport incontournable et à promouvoir le transfert modal vers celle-ci (orientations stratégiques), invitation que les Ministres viennent encore de renforcer en demandant à la CCNR d'accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques. Quant au septième domaine de la mise en application des conditions sociales de référence, il est également reconduit, puisque la CCNR doit s'efforcer d'adopter des dispositions visant à améliorer les conditions de travail et la sécurité sociale des personnels de la navigation intérieure, idée également illustrée par les précisions qualifiant la réglementation en matière d'équipage (« qui tient compte aussi des aspects sociaux »). Enfin, pour le huitième domaine visant la disponibilité de l'information, nul doute que la volonté affichée est bien que la CCNR continue de constituer un centre de compétence et un point de référence privilégiés dans les domaines de la navigation intérieure. La CDNI et le CASS étant indépendants de la CCNR, leurs activités ne sont pas toujours nommément visées, mais tant les orientations stratégiques que la déclaration ministérielle visent des éléments relevant de leur champ de compétence. Les deux organisations continueront ainsi d'assumer leur rôle de soutien à la poursuite des travaux.

Le présent exercice de mise en parallèle de la Vision 2018, des orientations stratégiques de la CCNR et de la déclaration ministérielle de Mannheim tend à montrer, on le voit, combien les balises posées dans l'accomplissement de la Vision 2018 se trouvent désormais consolidées par les orientations stratégiques de décembre 2017, à leur tour fortement soutenues par la déclaration ministérielle d'octobre 2018, formant ainsi un tout autour de l'objectif central de la durabilité de la navigation intérieure.

Pour finir, il est encore rappelé que la Vision 2018 visait aussi partiellement à contribuer à la mise en œuvre du programme européen [Naiades II](#), et ainsi à « un transport par voies navigables intérieures de qualité, bien géré, efficace, sûr, intégré dans la chaîne intermodale, avec des emplois de qualité occupés par une main-d'œuvre qualifiée et respectant des normes environnementales élevées ». A cet égard, l'attention est attirée sur le [rapport d'étape](#) à mi-parcours des services de la Commission européenne sur la mise en œuvre du programme pour la période 2014-2017, lequel (publié en septembre 2018) souligne que la plupart des actions prévues en matière de réglementation, de politique et de financement ont ici aussi été réalisées, ceci tout en reconnaissant les contributions de la CCNR en la matière, notamment en ce qui concerne le Comité CESNI, l'Observation du Marché et les infrastructures. Le rapport d'étape identifie par ailleurs les actions encore en cours jusqu'en 2020 pour la poursuite de la mise en œuvre du programme. On rappellera ici que la CCNR a également contribué à ce rapport, au moyen de la production d'un rapport de marché 2014-2017 dans le cadre des activités de l'Observation du Marché, en partenariat avec la Commission européenne.

Synthèse globale portant sur la réalisation des objectifs des 8 grandes orientations de la Vision 2018

1. SECURITE ET FIABILITE

Des prescriptions techniques uniformes

En 2015, la CCNR a créé par l'adoption d'une résolution un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (« CESNI »). La création de ce nouvel organe de travail s'inscrit dans une volonté de la Commission centrale, partagée avec l'Union européenne, de renforcer la gouvernance au plan européen, notamment dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure. En novembre 2015, 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. ES-TRIN n'est pas en soi contraignant. Afin de rendre applicable ce standard, la CCNR, l'Union européenne, d'autres organisations internationales de même que les États membres de la CCNR ou les États membres de l'UE pourront y faire référence dans leurs cadres juridiques respectifs. En juillet 2017, le CESNI a adopté une seconde édition (2017/1) de l'ES-TRIN. En décembre 2017, la CCNR a décidé de mettre en vigueur l'ES-TRIN 2017/1 dans son cadre réglementaire (voir résolutions 2017-II-15, 19 et 20). En mars 2018, l'Union européenne devrait adopter un acte délégué pour actualiser la référence à l'ES-TRIN (2017/1 au lieu de 2015/1) dans son cadre réglementaire (Directive (UE) 2016/1629).

Un guide des bonnes pratiques de la stabilité des bâtiments porte-conteneur

Pour améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane et compte tenu des spécificités liées au transport par conteneur, la CCNR a publié, en lien étroit avec la profession (UENF, OEB) et AQUAPOL, un guide des bonnes pratiques de la stabilité des bâtiments porte-conteneur sur la base d'une proposition de la profession. La profession de la navigation dispose d'un ensemble de bonnes pratiques qui permet de pallier au manque de précision ou de connaissance du poids des conteneurs transportés. Grâce à ces bonnes pratiques, le nombre d'accidents liés à des conteneurs est relativement faible. Ceci est particulièrement important car de tels accidents peuvent avoir des conséquences extrêmement dommageables pour la navigation, pouvant aller jusqu'à un arrêt complet du trafic. Le guide des bonnes pratiques a été publié par la CCNR en 2017 et a été très bien accueilli par la batellerie.

Obligation d'équipement en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur en mode information

Depuis le 1^{er} décembre 2014 est applicable sur le Rhin une obligation générale d'équipement et d'utilisation de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur en mode information (ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes). L'appareil AIS Intérieur devra être allumé en permanence et ne pourra être éteint que dans un nombre très limité de situations. En effet, l'AIS Intérieur, un système utilisé initialement par la navigation maritime, transmet automatiquement aux autres bateaux la position d'un bâtiment ainsi que d'autres informations pertinentes pour la sécurité. L'ECDIS Intérieur est un système affichant des informations importantes pour la navigation au moyen d'une carte électronique de navigation intérieure. Grâce à l'AIS, l'ECDIS (ou un appareil d'affichage de carte comparable) peut également afficher des informations concernant les autres bateaux présents à proximité. Si chacun des bâtiments sur une voie navigable est équipé de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur (ou d'un système d'affichage comparable), chaque conducteur de bateau dispose, sur sa carte électronique de navigation, d'une représentation graphique de tous ces bâtiments, assortie des principales informations de sécurité les concernant. Ces deux technologies SIF permettent une amélioration significative de la sécurité et constituent un outil d'aide à la décision précieux pour le conducteur du bateau et permettent également d'optimiser la navigation.

Extension de l'obligation d'annonce par voie électronique à l'ensemble des bâtiments transportant des conteneurs

L'obligation d'annonce par voie électronique est applicable sur le Rhin depuis le 1er janvier 2010 pour les bâtiments et convois transportant plus de 20 conteneurs ou au moins un conteneur de matières dangereuses. Cette obligation d'annonce a été étendue le 1^{er} décembre 2015 à tous les bâtiments transportant des conteneurs puis, le 1^{er} décembre 2018, à tous les bateaux-citernes. Cette décision a permis de réduire le travail administratif des conducteurs des bâtiments et du personnel dans les centrales de secteur, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé pour la navigation rhénane. Compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et dans la mesure où le système est à présent parfaitement opérationnel, la CCNR a l'intention d'étendre cette obligation à tous les bâtiments et convois qui ne sont actuellement tenus de s'annoncer que par radiotéléphonie.

2. FORMATION ET QUALIFICATION

Moderniser les qualifications professionnelles

L'objectif de moderniser les formations nautiques et qualifications du personnel de la navigation et renforcer l'attractivité des métiers a été pleinement atteint dans le cadre d'une coopération fructueuse et novatrice entre la CCNR et l'Union européenne. Cette coopération vise à simplifier et à harmoniser les cadres juridiques applicables sur le Rhin et en Europe à un haut niveau de sécurité avec une approche basée sur les compétences pour l'ensemble du personnel de la navigation. Cette nouvelle ère engagée pour la navigation intérieure doit non seulement augmenter la mobilité de la main-d'œuvre, mais aussi promouvoir l'attractivité des emplois dans le secteur et engendrer des effets positifs sur la sécurité de la navigation

Ainsi, de nouveaux cadres réglementaires relatifs aux qualifications professionnelles sont en train de se mettre en place sur le Rhin et dans l'Union européenne. Ces cadres réglementaires intégreront les 14 standards CESNI (Comité européen pour l'élaboration des standards dans le domaine de la navigation intérieure) adoptés le 8 novembre 2018. Ce cadre harmonisé permettra ainsi de simplifier l'accès aux qualifications professionnelles, de renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure avec un effet positif espéré pour une offre suffisante de main-d'œuvre. D'autres commissions fluviales et la CEE-ONU ont également déjà manifesté leur intérêt pour cette nouvelle réglementation

En effet, suite aux travaux conjoints de la Commission Centrale en vue de moderniser les qualifications du personnel, la directive (UE) 2017/2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure abrogeant les directives 96/50/CE et 91/672/CEE est entrée en vigueur le 17 janvier 2018. Parallèlement, la Commission Centrale a dorénavant engagé une profonde refonte de son Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). Le groupe de travail CESNI relatif aux qualifications professionnelles (CESNI/QP) a élaboré 14 standards déterminant les compétences nécessaires pour le personnel navigant et les critères relatifs à l'aptitude médicale. Leur adoption définitive par le Comité CESNI est intervenue le 7 novembre 2018 à Prague. Ces standards concerneront

- les conducteurs (niveau commandement) et pour la première fois, les matelots (niveau opérationnel) ;
- les examens pratiques et les simulateurs de navigation ;
- la navigation au radar ;
- la navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- les experts en matière de gaz naturel liquéfié et les experts en matière de navigation à passagers
- l'aptitude physique et psychique ;
- l'élaboration des modèles harmonisés notamment des certificats de conduite / patentes est en cours.

Le CESNI définira également des modèles harmonisés pour les certificats de conduite, les livrets de service et les livres de bord.

Une mise en œuvre coordonnée et harmonisée est prévue au plus tard en 2022.

Cet aboutissement d'un point de vue réglementaire fait suite à l'engagement de la CCNR depuis de nombreuses années des activités en vue de moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et de renforcer l'attractivité des métiers afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre. Elle a en particulier mis au cœur de l'intérêt les navigants en leur consacrant son congrès 2013 « Réunir les compétences pour une navigation intérieure durable ».

S'inscrivant pleinement dans une perspective européenne, la CCNR a depuis la fin des années 1990, élargi son expertise au cadre européen, en commençant par la reconnaissance des temps de navigation non seulement sur le Rhin mais dans l'ensemble de l'UE. Posant les bases d'une coopération européenne, la CCNR a établi à partir de 2008 des arrangements administratifs avec sept autres Etats européens (Autriche, Bulgarie, Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie) qui ont permis de reconnaître leurs certificats de conduite, livrets de service et écoles (République tchèque et Roumanie) ainsi que les livres de bord (Autriche). Elle a également mis en œuvre des reconnaissances réciproques des qualifications professionnelles des Etats membres de la CCNR et de sept Etats non membres. Elle a ainsi reconnu des certificats de conduite, les temps de navigation et les livrets de service et, plus récemment, des formations professionnelles ainsi que les livres de bord.

Les importants travaux au vue de la modernisation de la réglementation engagés et conduits par la Commission Centrale comme notamment les simulateurs de conduite, le GNL (Résolution 2015-I-7), l'aptitude physique et psychique et les tableaux de compétences ont trouvé toute leur place dans le nouveau cadre réglementaire et les travaux du CESNI. La reconnaissance des écoles et la formation complémentaire pour l'équipage à bord d'un bateau utilisant le GNL étaient d'ores et déjà basée sur une approche de vérification des compétences et comprennent une partie théorique et une partie pratique ainsi qu'un examen.

L'élaboration de standards relatifs aux qualifications professionnelles se fait depuis sa création en 2015 au sein du Comité CESNI permettant de conjuguer le savoir-faire de la CCNR (le premier règlement des patentes date de 1922) et des Etats membres de l'UE intéressés.

Par ailleurs, concernant les équipages des bateaux, les temps de navigation et de repos ainsi que le recours à de nouvelles technologies destinées à améliorer les contrôles, la CCNR a organisé en novembre 2014 une table ronde avec les partenaires sociaux qui a donné l'impulsion, d'une part, d'élaborer, à court terme, des modifications réglementaires visant à un certain assouplissement des règles existantes. D'autre part, à moyen terme, la nécessité de conduire une étude globale sur l'évolution de la charge de travail en navigation intérieure est apparue qui pourrait être conduite par les partenaires sociaux.

Cette impulsion a donné lieu d'une part, à des modifications du RPN concernant la suppression de la fonction de matelot garde-moteur, au renforcement de la prise en compte des apprentis dans les tableaux d'équipage, la simplification des voyages des grands convois et assemblages rigides, la possibilité pour les bateaux d'excursions journalières d'adapter l'équipage minimum au nombre de passager présent (Résolution 2016-II-9) ainsi qu'à l'élaboration d'une modification permettant d'intégrer la possibilité de repos pendant la navigation qui est actuellement en cours de finalisation. Et d'autre part, avec le soutien de la CCNR et le financement de la Commission européenne, les partenaires sociaux ont depuis initié l'étude globale sur l'évolution de la charge du travail « TASCs » (Towards A Sustainable Crewing System). Le résultat de l'étude est attendue en début 2019 et sera présentée et discutée au sein du Comité STF et du groupe de travail CESNI/QP.

Exigences linguistiques

Enfin, en ce qui concerne le fait de préciser les exigences linguistiques afin de contribuer à améliorer la communication et donc aussi la sécurité en navigation intérieure, le Groupe de travail du Règlement de police a identifié un nombre limité de phrases correspondant aux « exigences minimales de connaissances linguistiques et qui couvrent les situations présentant le plus grand risque pour la sécurité de la navigation. Ces phrases ont trouvé leur place dans le guide de radiocommunication pour la navigation intérieure, partie régionale (Bâle – pleine mer et Moselle), au chiffre 4, disponible dans sa dernière version sur le site internet de la CCNR. Ainsi, le guide de radiocommunication fait état des expressions préconisées pour la navigation en langues allemande, française, néerlandaise et anglaise.

Par ailleurs, l'application « LE SINCP » (Standard Inland Navigation Communication Phrases) avec des phrases standard a été développée et mise à disposition gratuitement (disponible pour iOS et Android). L'élaboration de standards CESNI non contraignants est prévue dans le prochain programme de travail du CESNI. En outre, on pourrait examiner la possibilité de continuer à définir d'autres phrases nautiques standardisées.

3. CONSOMMATION DE CARBURANT ET EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Conformément au programme de travail du Comité du règlement de visite (Résolution 2017-II-10), la CCNR a décidé de poursuivre les efforts en faveur de la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre, notamment l'actualisation du rapport de situation.

4. ÉMISSIONS DE POLLUANTS DANS L'AIR ET L'EAU

Encadrement réglementaire de l'utilisation du GNL en tant que combustible « usuel »

La CCNR a adapté son cadre réglementaire afin de permettre l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme un combustible « usuel » pour la navigation rhénane, à l'instar du combustible diesel. Dans le cadre de différents projets de recherche et de développement nationaux et européens, le gaz naturel liquéfié (GNL) a été identifié comme étant parfaitement approprié pour la navigation intérieure, compte tenu de son coût peu élevé par unité d'énergie, de sa densité énergétique élevée et de sa combustion plus respectueuse de l'environnement et du climat que celle du carburant diesel. Après analyse des enseignements tirés lors de l'exploitation de bateaux de navigation intérieure autorisant l'utilisation du GNL à titre d'essai, la CCNR a adopté en 2015 un cadre juridique dédiée au GNL au sein des Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), assurant des standards élevés de sécurité pour la navigation intérieure, tout en favorisant l'innovation technologique. La sécurité juridique a également été renforcée en octobre 2015 avec la publication de l'édition 1.0 du standard pour une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL Camion-Bateau. La CCNR confirme ainsi son rôle actif dans le développement d'un cadre réglementaire encadrant l'utilisation du GNL comme combustible par les bateaux de navigation intérieure, soutenant ainsi les activités de la profession pour réduire les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre.

Actuellement, d'autres solutions sont examinées comme carburants et énergies alternatifs (méthanol, hydrogène, électromobilité...). Des autorisations à titre d'essai permettront de collecter de l'expérience, clarifier les bénéfices attendus et mesurer les conséquences sur le niveau de sécurité. La CCNR a l'intention d'engager des travaux sur l'adaptation du cadre réglementaire en coopération avec le CESNI dans les années à venir.

Réflexions sur la réglementation européenne sur les émissions polluantes des engins mobiles non routiers

L'attention de la CCNR s'est également portée sur les travaux au sein de l'Union européenne sur le développement d'un nouveau règlement sur les émissions polluantes des engins mobiles non routiers (Règlement (UE) 2016/1628), applicable notamment aux bateaux de navigation intérieure. L'enjeu de ces nouvelles conditions pour la réduction des émissions de polluants gazeux et de particules est de maintenir la compétitivité environnementale de la navigation intérieure, tout en assurant des solutions technologiques et économiquement réalistes. A la suite de l'adoption dudit règlement, la CCNR a décidé d'adapter en conséquence son cadre réglementaire (Résolution 2017-II-20).

Réseau des stations de réception des déchets

Les stations de réception des déchets pour la partie A (déchets huileux et graisseux) et la partie C (autres déchets) et les prestations proposées sont recensées sur une carte interactive qui peut être consultée par les navigants et le public sur le site Internet de la CDNI. Elle est régulièrement actualisée et permet une géolocalisation pour identifier les stations les plus proches.

Site internet de la CDNI : <https://www.cdni-iwt.org>

Un cadre réglementaire harmonisé au niveau international pour le traitement des résidus gazeux de cargaisons liquides depuis juin 2017

La Conférence des Parties Contractantes de la CDNI a adopté en juin 2017 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 et de son Règlement d'application.

Selon les estimations des études réalisées, cette modification permettra d'éviter 95 % des dégazages dommageables de bateaux dans l'atmosphère dans le champ d'application géographique de la Convention et constitue ainsi une amélioration considérable pour l'environnement ainsi que pour la durabilité du transport de marchandises par voies d'eau.

L'interdiction de dégazage sera progressive afin de permettre le développement de l'infrastructure nécessaire et de solutions logistiques pertinentes tels que le recours au transport dédié ou compatible.

Cette modification, la première depuis la signature de la CDNI en 1996, entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes auront finalisé les procédures nationales de ratification, actuellement en cours.

Financement de systèmes de propulsion davantage respectueux de l'environnement

En collaboration étroite avec les autres comités de la CCNR, le Comité économique de la CCNR s'est penché de façon plus approfondie sur la question du financement de systèmes de propulsion davantage respectueux de l'environnement, notamment à la lumière des exigences du [règlement UE EMNR](#) concernant la mise sur le marché des nouveaux moteurs des bateaux de navigation intérieure, et plus généralement, sur le financement du verdissement. Une réunion extraordinaire a été organisée en juillet 2018, dans le but d'identifier des solutions de financement à court et long terme, avec la participation de nombreuses parties prenantes, d'experts et de représentants des Etats membres de la CCNR. Les travaux sur ce thème se poursuivent au sein du Comité économique.

5. MODIFICATIONS DES CONDITIONS D'ENVIRONNEMENT

Au regard des objectifs de développement durable pour lesquels le Comité de l'infrastructure et de l'environnement est l'organe coordinateur (performance de l'infrastructure, coordination internationale de la planification et de la gestion intégrée de la voie d'eau), il est à noter que les États membres de la CCNR déploient des efforts considérables pour préserver et améliorer la performance de l'infrastructure de la voie fluviale rhénane. Tel est le cas de manière continue par le biais de nombreuses mesures, dont les plus pertinentes font l'objet d'une coordination dans le cadre de la CCNR. Dans sa Vision 2018, la CCNR s'est fixé pour objectif, dans le cadre de la coordination internationale, de s'impliquer désormais davantage dans les mesures concernant la gestion des eaux et de formuler de possibles limites à cet égard en liaison avec la directive cadre relative à l'eau sur la base des exigences de la navigation intérieure vis-à-vis de la voie d'eau. La CCNR s'engage activement en faveur d'une mise en œuvre coordonnée du règlement RTE-T¹ et de la directive-cadre sur l'eau, en coopération avec d'autres commissions fluviales, en particulier la CIPR.

La coordination internationale prendra aussi en compte des initiatives au niveau de l'EU concernant le développement du corridor RTE-T Rhin-Alpes et la définition d'un « Good Navigation Status ». A cette fin, la CCNR a l'intention d'établir un groupe de correspondance avec les autres États européens et les commissions fluviales afin d'élaborer des propositions pour des objectifs mieux adaptés aux fleuves et canaux, par exemple en ce qui concerne la profondeur des chenaux, la hauteur des passes navigables des ponts et la disponibilité des infrastructures, ainsi que pour améliorer la compréhension du Good Navigation Status. La CCNR continuera à soutenir activement la mise en œuvre du Good Navigation Status et du règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Ces initiatives n'étaient pas encore développées au moment de l'élaboration de la Vision 2018.

¹ Règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (UE 1315/2013)

6. CHAINES LOGISTIQUES

Analyse et programme d'action pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques d'arrière-pays

Le Comité économique de la CCNR a présenté en 2014 un document d'analyse et un programme d'action pour une meilleure intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques des transports dans l'arrière-pays des ports maritimes et les transports continentaux. Dans ce contexte, une bonne prise en compte et participation de la navigation intérieure lors de la mise en œuvre des corridors multimodaux du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) revêt une importance centrale. En tant que partie prenante dans le cadre du forum pour le corridor Rhin-Alpes, la CCNR s'engage en faveur d'une amélioration des liaisons physiques, électroniques et organisationnelles de la navigation intérieure avec d'autres modes de transport. La CCNR a continué, entre 2016 et 2018, et continuera à l'avenir, de participer aux réunions de ce forum, jugées primordiales pour la promotion de l'activité fluviale de l'espace rhénan. Le renforcement et la promotion efficace des ports intérieurs en tant que centres de manutention tri-modaux ont été identifiés comme étant un facteur déterminant pour poursuivre l'amélioration de la coordination et de la coopération entre différents maillons de la chaîne logistique et pour rendre ainsi plus attrayantes les solutions logistiques multimodales intégrant le transport par bateau de navigation intérieure. La CCNR a poursuivi et a renforcé sa collaboration avec le corridor Rhin-Alpes, notamment via des contacts réguliers avec le coordonnateur RTE-T pour le corridor Rhin-Alpes, Pawel Wojciechowski, dont le mandat a été reconduit en 2018. La CCNR a notamment organisé une table ronde consacrée à l'avenir de la navigation intérieure dans le corridor Rhin-Alpes en mars 2016, ainsi que deux groupes de travail sur les voies navigables et les ports intérieurs dans le cadre du corridor Rhin-Alpes en 2017. La CCNR participe également aux réunions de l'Alliance interrégionale pour le corridor Rhin-Alpes (GECT), établie en 2015 dans le but de faciliter la coopération transnationale entre les partenaires situés le long de ce corridor et d'en promouvoir son développement.

En tant que plate-forme internationale, la CCNR appuiera aussi le transfert d'approches efficaces d'acteurs publics et privés et s'engagera en faveur d'une pleine utilisation du potentiel de la voie d'eau dans les corridors multimodaux de transport en Europe.

Les sujets de la multimodalité, de la logistique et de l'intégration de la navigation intérieure dans le système de transport européen sont également régulièrement évoqués dans les travaux d'Observation du Marché de la navigation intérieure européenne.

7. MISE EN APPLICATION DES CONDITIONS SOCIALES DE REFERENCE

Recommandation relative à la délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin et du certificat d'exploitant

Le Comité du droit fluvial de la CCNR a élaboré, en collaboration avec le Centre de sécurité sociale pour les bateliers rhénans (CASS), une « Recommandation relative à la délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin et du certificat d'exploitant » comprenant des propositions de dossiers électroniques de demande de ces documents ainsi que des formulaires actualisés. L'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin confirme le droit à prendre part au trafic rhénan. La recommandation est destinée aux autorités nationales chargées de la délivrance de ces documents et met en lumière les contrôles devant être effectués pour lutter aussi efficacement que possible contre la fraude notamment lorsque le propriétaire et l'exploitant se trouvent dans différents Etats contractants. Le formulaire de demande du certificat d'exploitant vise ainsi à poser les questions permettant de déterminer que l'exploitant du bâtiment est bien la personne qui exploite le bâtiment à son compte et à ses risques, autrement dit celle qui est habilitée à prendre des décisions relatives à la gestion économique et commerciale du bâtiment. La recommandation, les dossiers de demande et les formulaires actualisés peuvent être téléchargés directement du site internet de la CCNR.

Cette recommandation présente un intérêt particulier pour le CASS, le régime de sécurité sociale applicable aux employés à bord dépendant de la détermination correcte de l'exploitant. Depuis l'application du Règlement (CE) n° 883/2004, l'Accord rhénan n'est plus applicable entre les Etats signataires qui sont également membres de l'Union européenne (B, D, F, L, NL). Les Etats signataires de l'Accord rhénan qui sont également membres de l'Union européenne ont toutefois conclu, sur la base de l'article 16 § 1 du Règlement (CE) n° 883/2004, l'« Accord relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans » (Accord dérogatoire relatif à la législation applicable aux bateliers rhénans), lequel est entré en vigueur le 11 février 2011 et s'applique à partir du 1er mai 2010. La Suisse a décidé d'appliquer le Règlement n° 883/2004 à compter du 1er avril 2012 et est également devenue partie à l'Accord dérogatoire. Plus récemment, en août 2018, un deuxième Avenant à l'Accord dérogatoire a été signé par cinq des Etats signataires de l'Accord dérogatoire (l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas) et le Liechtenstein. L'Accord dérogatoire est entré en vigueur entre ces Etats au 1^{er} septembre 2018. Il est rappelé que l'Accord dérogatoire prévoit que le siège de l'exploitant est déterminant pour la désignation de la législation de sécurité sociale applicable. Partant, il est essentiel de limiter les possibilités de fraude au niveau de l'identification de cette entité. Dans ce cadre, la CCNR et le CASS prévoient de mener une enquête auprès des autorités de délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, afin de déterminer, entre autres, les difficultés de ces dernières et de tenter d'y apporter des réponses afin d'assurer une application aussi uniforme que possible de la recommandation.

Règle de rattachement à la sécurité sociale unique

Par ailleurs, le CASS a estimé opportun de plaider pour l'introduction d'une règle de rattachement à la sécurité sociale unique pour tout le personnel travaillant sur l'ensemble des voies de navigation intérieure européennes. La règle de rattachement axée sur l'exploitant présentant de leur point de vue tous les attributs nécessaires pour incarner cette règle unique. Si un document allant dans ce sens a été adressé à la Commission administrative pour la coordination des systèmes de sécurité sociale de la Commission européenne (CACSS), cette communication pas été suivi d'effet. Pour autant, les partenaires sociaux (EBU, ESO, ETF) continuent à appuyer cette initiative, et à réfléchir à d'autres moyens pour mettre en place une telle règle de rattachement unique.

8. **INFORMATIONS**

Lancement du site web de l'observatoire de la navigation intérieure eu Europe

La CCNR a créé en 2014 avec le site Internet www.inland-navigation.org, un Observatoire pour la navigation intérieure en Europe. Cet observatoire propose sous une forme attrayante sur le plan graphique des informations utiles sur les thèmes innovation, chaînes logistiques, infrastructures, sécurité du transport, équipages, qualifications, réglementation et développement durable. Des cartes interactives permettent, par exemple, aux acteurs intéressés de s'informer sur les progrès de l'introduction du GNL ou sur les possibilités de formation en navigation intérieure. Cet observatoire n'est cependant plus mis à jour depuis 2017, notamment en raison d'un manque de ressources.

Refonte de l'observation du marché de la navigation intérieure européenne

Depuis le début de l'année 2016, la traditionnelle Observation du marché de la navigation intérieure européenne est également présentée sous une nouvelle forme. En coopération avec la Commission européenne, la CCNR publie quatre rapports par an sur le site Internet www.inland-navigation-market.org. La nouvelle version numérique de l'Observation du marché permet d'accéder de manière intuitive et rapide aux informations pertinentes, au moyen d'un ordinateur, d'une tablette ou d'un smartphone. Toutes les analyses du marché sont disponibles en allemand, anglais, français et néerlandais. Le visuel et le format des différents rapports sont également en constante évolution, toujours dans un souci d'amélioration de leur qualité et dans le but de les rendre accessibles au plus grand nombre.

Par le suivi et le traitement permanent d'informations relatives aux performances économiques et aux tendances structurelles et conjoncturelles en navigation intérieure, la CCNR apporte une contribution importante pour les prises de décisions stratégiques dans les domaines de la politique, de l'économie et de l'administration.

Entre 2016 et 2018, l'offre d'informations de la CCNR et le site Internet www.inland-navigation-market.org, ont été optimisés afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des acteurs publics et privés ainsi que du grand public. Plusieurs nouveaux chapitres thématiques figurent dans les rapports annuels de l'Observation du marché 2017 et 2018. Ils portent sur :

- En 2017, le fonctionnement et la structure du marché de la navigation intérieure et les conditions économique du verdissement,
- En 2018, les nouvelles opportunités de croissance pour le transport fluvial, telles que la logistique urbaine et la biomasse.

En 2018, la CCNR a également rédigé, dans le cadre du rapport à mi-parcours sur la mise en œuvre du programme NAIADES II, un rapport d'Observation du marché de la navigation intérieure européenne sur la période 2014-2017. Ce rapport a été publié en septembre 2018. Un rapport sur la multimodalité devrait être finalisé d'ici fin 2018.

La coopération de la CCNR avec des acteurs partenaires a été renforcée, en particulier avec l'OEB et l'UENF, qui sont régulièrement consultés lors de l'élaboration des rapports annuels et contribuent à l'évaluation de la qualité de ce rapport. Un constat similaire peut être observé s'agissant de sa coopération avec les institutions partenaires, notamment la Commission européenne, Eurostat, les offices statistiques nationaux et les Commissions fluviales.

A l'avenir, la CCNR souhaite continuer à enrichir les sources statistiques de ses différents rapports, à élargir le champ des thèmes à traiter, de même que son champ géographique et le cercle de ses lecteurs, afin de continuer à renforcer la dimension européenne des rapports.

PROTOCOLE 7

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), articles 1.22 et 1.22bis, au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), article 1.06, et au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), article 1.02

1. Les articles 1.22, chiffre 3, du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN traitent tous des prescriptions de caractère temporaire. L'article 1.22, chiffres 1 et 2, du RPNR traite en outre de la possibilité pour une autorité compétente de prendre des mesures pour une certaine durée.
2. Cette résolution a pour objectif d'assurer une rédaction harmonisée des dispositions afférentes à la possibilité d'adopter des prescriptions de caractère temporaire des trois règlements de la CCNR. Pour cela, elle introduit d'une part un nouvel article 1.22bis au RPNR et modifie d'autre part les articles 1.22 du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN.
3. En ce qui concerne le premier point, dans sa rédaction actuelle, l'article 1.22 du RPNR, intitulé « Prescriptions de caractère temporaire » vise, en réalité, deux types de prescriptions de nature différente. Ainsi le chiffre 3 de cet article concerne la possibilité pour la Commission centrale d'émettre des prescriptions de caractère temporaire (comme dans le RVBR et le RPN). Les chiffres 1 et 2 de ce même article concernent quant à eux, la situation où ces prescriptions sont émises par une autorité compétente. Partant, cette résolution a pour objectif de dissocier les deux composantes de l'actuel 1.22 du RPNR en introduisant un nouvel article 1.22bis au RPNR qui traite des prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale alors que celles émises par l'autorité compétente continueront à être réglementées par l'article 1.22 du RPNR. Il a été jugé préférable de consacrer l'article 1.22 aux prescriptions de l'autorité compétente, étant donné qu'au niveau national, les autorités compétentes font justement couramment référence à cette disposition. Partant, cette référence restera stable et valable. La dissociation des deux composantes de l'article 1.22 du RPNR et ainsi le déplacement du contenu du chiffre 3 dans un nouvel article 1.22bis a nécessité de modifier l'actuel titre de l'article 1.22 du RPNR.
4. En ce qui concerne le deuxième point, même si les articles 1.22, chiffre 3, du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN traitent tous des prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale, la rédaction actuelle de ces articles n'est pas harmonisée (tant au niveau du contenu qu'au niveau des différentes versions linguistiques) et ce sans justification. La présente résolution vise à corriger ce manquement. Partant, les amendements suivants ont été apportés.
5. Le premier amendement concerne la version néerlandaise desdites dispositions. Ainsi il a été jugé préférable d'utiliser le terme « vaststellen » dans les trois règlements. Ainsi, non seulement un seul et même terme est utilisé à l'article 1.22bis du RPNR, à l'article 1.06 du RVBR et à l'article 1.02 du RPN, mais ce terme est également proche des termes utilisés dans les versions allemande (les trois règlements utilisent le terme « beschließen ») et française (les trois règlements utilisent le terme « adopter »).
6. Le deuxième amendement concerne la version française des articles 1.22bis du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN. Ainsi l'expression « prendre des mesures pour apporter des modifications urgentes au présent règlement » a été remplacée par « déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement » afin de coller au mieux aux versions allemande (« in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen »), et néerlandaise (« in dringende gevallen afwijken van dit reglement toe te laten »).

7. Le troisième amendement concerne toutes les versions linguistiques. Le titre des articles 1.22bis du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN est modifié. Un titre identique est utilisé pour ces trois dispositions, titre qui indique à présent explicitement qu'il s'agit des prescriptions « de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ».
8. Le quatrième amendement concerne toutes les versions linguistiques des articles 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN. Ainsi la référence à « l'évolution technique de la navigation intérieure » est supprimée, cette précision n'apparaissant pas dans l'actuel article 1.22, chiffre 3, du RPNR.
9. Le cinquième amendement concerne toutes les versions linguistiques et tous les articles visés. Le texte suivant « Ces prescriptions de caractère temporaires seront mises en vigueur dans tous les États riverains du Rhin et en Belgique en même temps et abrogées dans les mêmes conditions » qui se trouve en dernière phrase de la rédaction actuelle des dispositions relatives aux prescriptions de caractère temporaire des trois règlements, est supprimé, cette précision n'ayant plus de raison d'être après analyse du Comité du droit fluvial.
10. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la Commission centrale (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Les amendements figurant en annexe ont deux objectifs :

- Le premier objectif est de répondre à une difficulté de lecture de l'actuel article 1.22 du RPNR.
- Le deuxième objectif est d'harmoniser les trois règlements de la CCNR en ce qui concerne les dispositions relatives à la possibilité pour la Commission centrale d'émettre des prescriptions de caractère temporaire.

Conséquences de ces amendements

La dissociation des deux composantes de l'actuel article 1.22 du RPNR et le déplacement du chiffre 3 de cette disposition dans un nouvel article 1.22bis n'apportent pas de modification au contenu même de cette disposition. De même, les autres amendements envisagés des articles 1.22 du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN ne modifient pas le contenu de ces dispositions. Les différents amendements contribuent cependant, en premier lieu, en ce qui concerne la séparation du contenu de l'article 1.22 du RPNR en deux dispositions, à clarifier les dispositions applicables et en deuxième lieu, en ce qui concerne les amendements des articles 1.22, chiffre 3 du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN, à uniformiser la rédaction des trois règlements de la CCNR.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Les dispositions resteraient telles quelles, et les difficultés de lecture de l'article 1.22 du RPNR et les manquements d'uniformité des articles 1.22 du RPNR, 1.06 du RVBR et 1.02 du RPN seraient maintenues.

Résolution

La Commission centrale,

dans le but d'améliorer la lisibilité et la cohérence de ses règlements,

sur la proposition de son Comité du droit fluvial, de son Comité du règlement de police, de son Comité du règlement de visite et de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

adopte les amendements reproduits en annexe au Règlement de police pour la navigation du Rhin, au Règlement de visite des bateaux du Rhin et au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2019.

Annexe

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

1. *L'article 1.22 est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

« Prescriptions de caractère temporaire de l'autorité compétente »

b) *Les chiffres 1 et 2 sont rédigés comme suit :*

« 1. Les conducteurs doivent se conformer aux prescriptions de caractère temporaire, édictées par l'autorité compétente dans des cas spéciaux en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation et publiées par voie d'avis.

2. Ces prescriptions peuvent notamment être motivées par des travaux exécutés sur la voie navigable, des exercices militaires, des manifestations publiques dans le sens de l'article 1.23 ou par les conditions de la voie d'eau ; elles peuvent, sur des sections déterminées où des précautions particulières sont nécessaires et qui sont signalées par des bouées, balises ou autres signaux ou par des avertisseurs, interdire la navigation de nuit ou le passage de bâtiments d'un trop grand tirant d'eau. »

2. *Après l'article 1.22 est ajouté l'article 1.22bis suivant :*

« Article 1.22bis

Prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

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,

a) de déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement ou

b) de permettre des essais sans nuire à la sécurité ni au bon ordre de la navigation. »

Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR)

L'article 1.06 est rédigé comme suit :

« Article 1.06

Prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

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

- a) de déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement ou
- b) de permettre des essais sans nuire à la sécurité ni au bon ordre de la navigation. »

Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)

L'article 1.02 est rédigé comme suit :

« Article 1.02

Prescriptions de caractère temporaire de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

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,

- a) de déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement ou
- b) de permettre des essais sans nuire à la sécurité ni au bon ordre de la navigation. »

PROTOCOLE 8

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^{er} février 1985.

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

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

Protocole additionnel n° 6 - Augmentation à 25.000 euros du montant des contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2011.

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

Protocoles en cours de ratification

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

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

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

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

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification	Dépôt des instruments de dénonciation
ALLEMAGNE ¹	9 mars 1999	7 juin 2018
BELGIQUE		
FRANCE		
LUXEMBOURG ²	8 juillet 1993	7 juin 2018
PAYS-BAS ³	16 avril 1997	7 juin 2018
SUISSE ⁴	21 mai 1997	

¹ Réserves et déclarations faites par l'Allemagne

Réserves :

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

Déclaration :

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que 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

Réserves

- 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, d'approbation ou d'adhésion, soit en l'occurrence le 1^{er} juillet 2019.

Participants	Signature	Ratifications, acceptation, approbation ou adhésion
Allemagne ¹	11 juillet 2013	ratification 27 septembre 2018
Autriche		
Belgique	27 septembre 2012	-
Bulgarie		-
France	27 septembre 2012	-
Hongrie		adhésion 7 mars 2018
Luxembourg	27 septembre 2012	ratification 25 septembre 2014
Pays-Bas ²	29 novembre 2012	acceptation 7 juin 2018
Pologne	3 décembre 2013	
Serbie	18 juin 2013	ratification 18 juin 2013
Slovaquie		
Suisse		

¹ Réserve faite par l'Allemagne

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, de la Convention, la République fédérale d'Allemagne se réserve le droit d'exclure en totalité ou en partie l'application des dispositions de ladite Convention aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) et c) de la Convention et aux bâtiments visés à l'article 18, paragraphe 1, lettre d), de la convention.

² Réserve faite par les Pays-Bas

Conformément à l'article 18, paragraphe 1, lettre a), de la Convention, le Royaume des Pays-Bas, pour la partie européenne des Pays-Bas, se réserve le droit d'exclure en totalité l'application des dispositions de ladite Convention en cas de dommages dus à un changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau.

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

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

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, acceptation ou approbation des Parties contractantes. Elles 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 de la 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)

Participants	Signature	Ratification, acceptation ou approbation
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^{er} avril 2005.

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002
Luxembourg : 25 mars 2004
Roumanie : 3 avril 2004
Suisse : 19 mai 2004¹
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 2010²
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 9

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 premier semestre 2018 et sur les prévisions pour le second semestre.

Annexe

Annexe au protocole 9

1. Volumes transportés et prestation de transport en Europe

Au premier semestre 2018, la demande de transport sur le Rhin et sur les voies navigables européennes était en hausse. Sur le Rhin, les volumes transportés ont augmenté de 0,3 % et la prestation de transport, de 4,3 % (par rapport à la même période de l'année précédente). Dans l'UE, la prestation de transport a augmenté de 1 % par rapport au premier semestre 2017.

L'ampleur de ces hausses varie d'une région à l'autre de l'Europe. Ainsi, les taux de croissance les plus élevés ont été observés dans la région du Danube supérieur et moyen. Début 2017, le Danube a subi des périodes de très basses eaux et de glace. Il en résulte des effets de rattrapage plus marqués. Cela s'est traduit par des taux de croissance de 7 % en Autriche et en Hongrie, de 9 % en Slovaquie et de 54 % en Croatie (pour les volumes transportés).

Tableau 1 : Volume de marchandises et prestation de transport sur le Rhin traditionnel au premier semestre de 2017 et de 2018

	Premier semestre 2017	Premier semestre 2018	Taux de variation en %
Volume transporté (millions de tonnes)	93,2	93,5	+0,3 %
Prestation de transport (milliards de tkm)	19,1	19,9	+4,3 %

Source : Destatis

Tableau 2 : Volume de marchandises transporté par la navigation intérieure dans les pays d'Europe au premier semestre de 2017 et de 2018 (en millions de tonnes)

	Premier semestre 2017	Premier semestre 2018	Taux de variation en %
Pays-Bas	182,8	188,0	+3 %
Allemagne	110,9	109,7	-1 %
Belgique	99,7	103,4	+4 %
France	30,6	30,9	+1 %
Roumanie	12,3	13,5	+9 %
Bulgarie	7,1	7,1	-1 %
Autriche	4,3	4,6	+7 %
Hongrie	3,7	4,0	+7 %
Luxembourg	3,2	3,7	+17 %
Slovaquie	3,1	3,4	+9 %
Croatie	0,2	0,3	+54 %

Source : Eurostat [iww_go_qnave] et Commission de la Moselle (données pour le Luxembourg)

Tableau 3 : Prestation de transport dans les pays d'Europe au premier semestre de 2017 et de 2018 (en milliards de tkm)*

	Premier semestre 2017	Premier semestre 2018	Taux de variation en %
UE	71,6	72,5	+1 %
Allemagne	27,2	28,0	+3 %
Pays-Bas	25,0	25,0	0 %
Roumanie	5,8	5,8	0 %
Belgique	5,5	5,8	+4 %
France	3,6	3,6	0 %
Bulgarie	2,6	2,3	-12 %
Hongrie	0,9	1,0	+11 %
Autriche	0,9	1,0	+7 %
Slovaquie	0,4	0,5	+10 %
Croatie	0,01	0,02	+85 %

Source : Eurostat [jww_go_qnave] *les données concernant la prestation de transport ne sont pas disponibles pour le Luxembourg

2. Volume transporté et prestation de transport en Europe pour les conteneurs

Comme dans le passé, plus de 99 % des transports de conteneurs sont effectués dans des États du bassin rhénan. En Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas, le volume des marchandises transportées en conteneurs a augmenté d'environ 5 à 8 % au premier semestre 2018. La hausse de la prestation de transport était encore plus marquée, atteignant par exemple 10,5 % en Allemagne et 7,5 % en Belgique. Une baisse a toutefois été enregistrée en France, confirmant la tendance négative qui prévaut en France depuis 2014 pour le transport de conteneurs.

Pour l'UE dans son ensemble, la prestation de transport pour les conteneurs a augmenté de 8,0 à 8,8 milliards de tkm, soit une hausse de 4,4 %.

Tableau 4 : Transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieure (en millions de tonnes)

	Premier semestre 2017	Premier semestre 2018	Taux de variation en %
Pays-Bas	25,4	26,8	+5,3
Belgique	18,2	19,2	+5,5
Allemagne	11,4	12,3	+7,8
France	2,0	1,9	-3,4

Source : Eurostat [jww_go_qcnave] et Destatis

Tableau 5 : Transport de conteneurs sur les voies de navigation intérieure (en milliards de tkm)

	Premier semestre 2017	Premier semestre 2018	Taux de variation en %
UE	8,0	8,3	+4,4
Pays-Bas	3,7	3,7	0,0
Allemagne	3,1	3,5	+10,5
Belgique	0,9	0,9	+7,5
France	0,3	0,3	-11,2

Source : Eurostat [jww_go_qcnave] et Destatis

3. Volumes transportés et prestations de transport par types de cargaison sur le Rhin - en tenant compte des basses eaux

La comparaison des types de cargaison fait apparaître des évolutions très disparates. Si les transports de marchandises liquides et de conteneurs ont fortement augmenté, les transports de marchandises sèches en vrac ont légèrement baissé.

Tableau 6 : Volumes de marchandises sur le Rhin au premier semestre de 2017 et de 2018, par types de cargaison

	Premier semestre 2017 (millions de tonnes)	Premier semestre 2018 (millions de tonnes)	Taux de variation en %
Vrac sec	53,4	52,1	-2,4 %
Vrac liquide	20,9	23,4	+12,1 %
Cargaison en conteneurs	10,4	11,1	+7,3 %
Colis	6,8	5,1	-15,4 %
Autres cargaisons	1,8	1,8	-1,7 %

Source : Destatis

Tableau 7 : Prestation de transport sur le Rhin au premier semestre de 2017 et de 2018 par types de cargaison

	Premier semestre 2017 (milliards de tkm)	Premier semestre 2018 (milliards de tkm)	Taux de variation en %
Vrac sec	9,2	9,5	+3,2 %
Vrac liquide	4,3	5,5	+25,5 %
Cargaison en conteneurs	2,9	3,3	+10,4 %
Colis	2,0	1,1	-44,2 %
Autres cargaisons	0,6	0,6	-6,2 %

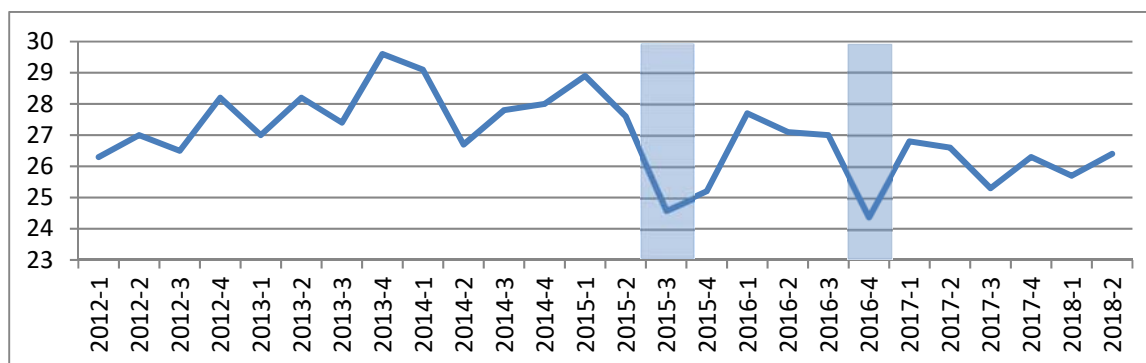
Source : Destatis

L'examen d'une série chronologique plus longue de valeurs trimestrielles montre que, sur le long terme, les périodes de basses eaux affectent principalement le transport de vrac sec.

Outre l'actuelle période de basses eaux du second semestre 2018, des phases similaires (quoique plus courtes) ont été observées depuis 2012 aussi durant l'automne 2015, ainsi qu'à la fin de l'automne et durant l'hiver 2016/2017. Il est à noter que la demande de transport de vrac sec ne se rétablit pas complètement après une période de basses eaux. Elle se situe ensuite à un niveau moyen moins élevé. L'on peut supposer qu'intervient une sorte de rupture dans la tendance, ce qui apparaît d'autant plus clairement lorsque l'on considère l'évolution positive de la tendance avant l'automne 2015.

Outre l'incidence des hauteurs d'eau, d'autres facteurs d'influence doivent également être pris en compte dans cette évolution. Par exemple, la tendance à la baisse du transport du charbon, qui s'est amplifiée et accélérée ces dernières années, se traduit par une baisse du volume total de vrac sec transporté. Un autre facteur d'influence, plus récent, est celui des mauvais résultats des récoltes en Europe occidentale au cours de l'année 2016, qui a également impacté le transport sur le Rhin en 2016 et en 2017.

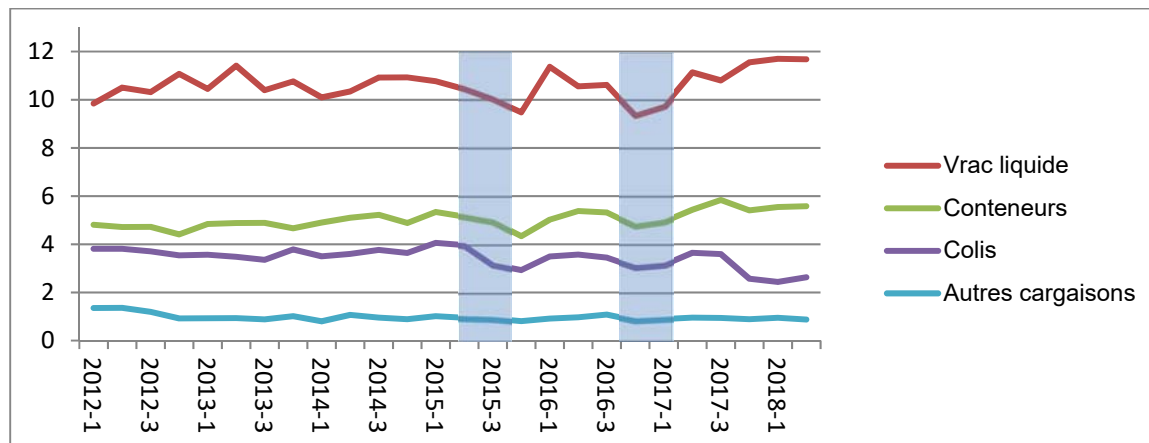
Figure 1 : volumes de vrac sec transportés sur le Rhin (en millions de tonnes) et périodes de basses eaux (marquées en bleu)



Source : Destatis

La demande de transport s'est relativement bien rétablie pour le vrac liquide et les conteneurs après les périodes de basses eaux de 2015 et de 2016. Ces deux segments ont même connu une nette phrase de croissance en 2017 et au premier semestre 2018. Toutefois, cette évolution positive a probablement été interrompue au second semestre 2018 en raison de la longue période de basses eaux du Rhin.

Figure 2 : volumes de vrac liquide, de conteneurs et de colis transportés sur le Rhin (en millions de tonnes) et périodes de basses eaux (marquées en bleu)



Source : Destatis

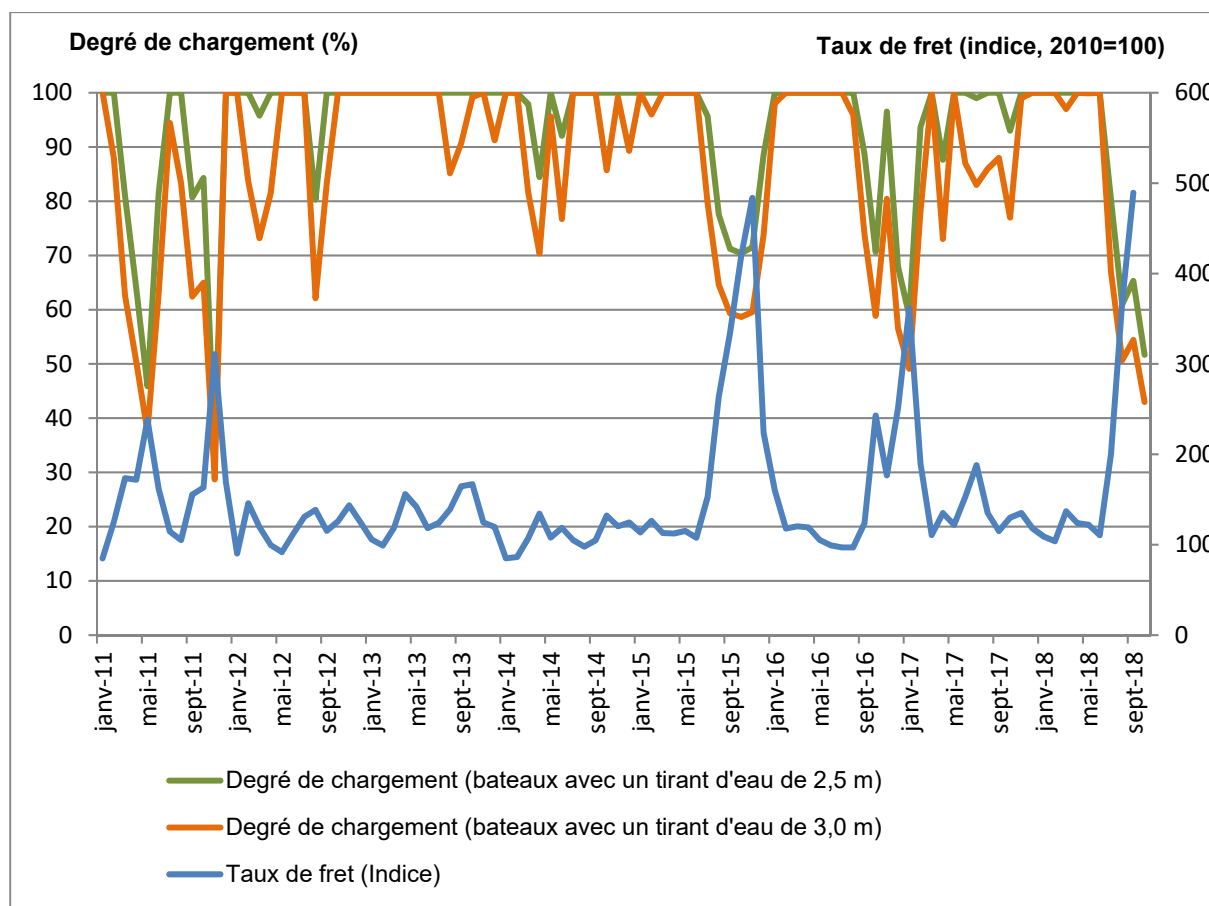
4. Basses eaux, degré de chargement des bateaux et taux de fret

En raison de la sécheresse durant l'été et l'automne 2018, la navigation intérieure a dû réduire considérablement le degré de chargement des bateaux. Selon les calculs, le degré de chargement maximal possible à Kaub en octobre 2018 pour les bateaux ayant un tirant d'eau de 3 mètres n'était que de 43 % (valeur moyenne en octobre, voir le graphique ci-dessous).

L'indemnisation pour la perte de cargaison qui en résulte, accordée sous la forme de majorations pour les basses eaux, se traduit par une hausse des taux de fret. Cet effet est intervenu à partir de juillet 2018. Au cours de ce mois, les taux de fret (pour le transport de vrac liquide sur le Rhin) étaient déjà deux fois plus élevés que dans des circonstances normales. En août, ils étaient multipliés par 3,7. En septembre, ils avaient atteint presque le quintuple de leur niveau habituel. (Le niveau « habituel » désignant ici la moyenne des taux de fret en 2010.)

Une hausse des prix presque aussi forte s'était déjà produite auparavant, par exemple durant la période de basses eaux survenue en novembre 2015. Toutefois, cette phase de forte hausse des prix était nettement plus courte que celle constatée au second semestre 2018. En effet, au vu des valeurs relevées aux échelles pour octobre (et en partie pour novembre) 2018, la moyenne des taux de fret devrait être élevée aussi au cours de ces mois.

Figure 3 : degré maximal de chargement des bateaux à Kaub / Rhin moyen et moyenne mensuelle des prix du transport (taux de fret) en navigation citerne sur le Rhin



Source : calcul du CCNR sur la base de données de PJK International (prix) et données relatives aux niveaux d'eau de l'administration fédérale des voies d'eau et de la navigation (WSV)

5. Perspectives pour la demande de transport au second semestre de l'année

L'examen sur une période plus longue de l'évolution trimestrielle de l'hydraulicité à Kaub, du degré maximal de chargement déterminé sur cette base et du transport de marchandises sur le Rhin, permet d'en déduire des paramètres qui traduisent la corrélation entre ces variables.

Ainsi, bien que les données concernant le transport de marchandises ne soient pas encore disponibles pour le second semestre de l'année, une prévision peut être établie sur la base des corrélations statistiques entre l'hydraulicité et les volumes transportés au cours du second semestre.

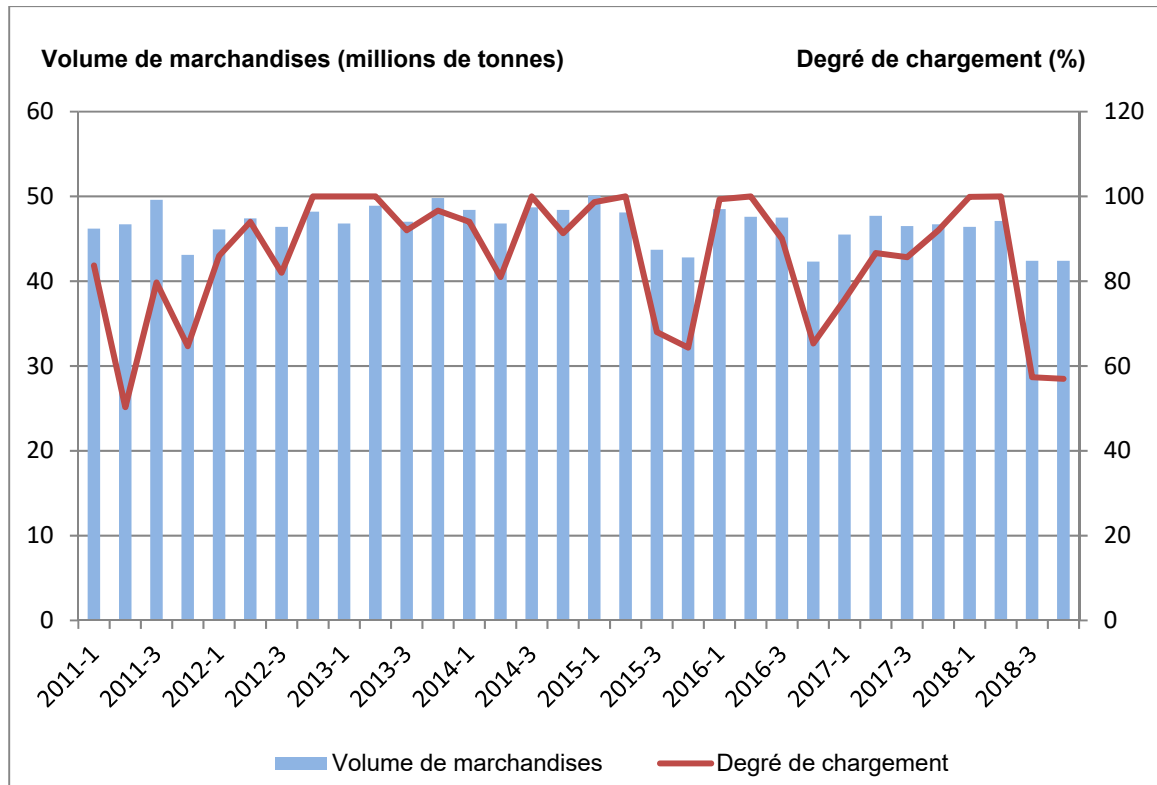
Cela apparaît dans le graphique ci-après, qui montre que la baisse de la moyenne du degré de chargement des bateaux entraîne presque toujours une baisse du trafic rhénan.

La moyenne des valeurs relevées aux échelles de juillet à mi-novembre permet d'estimer le degré de chargement maximal des bateaux au cours du troisième et quatrième trimestre. Il en résulte une prévision pour les transports de marchandises au cours de ces deux trimestres de l'année 2018. Le résultat indique que le volume des marchandises transportées sur le Rhin au second semestre 2018 devrait être inférieur d'au moins 10 % à celui du premier semestre 2018. La baisse est également estimée à environ 10 % par rapport au second semestre de l'année 2017.

Ainsi, les volumes transportés sur le Rhin devraient afficher un net recul au quatrième trimestre 2018, non seulement sur le Rhin mais aussi sur d'autres voies de navigation intérieure.

Figure 4 : degré maximal de chargement des bateaux à Kaub et transport de marchandises sur le Rhin

*



Source : Destatis et calcul du CCNR sur la base de données de l'Administration fédérale de l'eau et de la navigation (VSW) mises à disposition par l'Institut fédéral d'hydrologie (BfG) * Troisième et quatrième trimestres 2018 : prévision concernant le volume de marchandises

PROTOCOLE 10

Amendement au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin Adaptation des prescriptions relatives au temps de repos à bord, articles 3.11, chiffres 4 (nouveau) à 6, 3.12, chiffres 5, 7

1. Au cours de la réunion du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle tenue le 21 mars 2018, il a été convenu que la délégation néerlandaise préparerait une proposition d'adaptation du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) afin d'améliorer la possibilité de respecter les temps de repos pendant la navigation. Les observations du Comité ont été prises en compte dans la proposition ci-après.
2. Les délégations sont convenues de clarifier le RPN sur proposition de la DG EMPL afin d'éviter de supposer que les dispositions de protection des travailleurs ne seront prises en compte que jusqu'à l'entrée en vigueur du RPN en 2011.

Besoins auxquels le changement proposé est censé répondre

L'obligation pour l'équipage d'un bateau opérant en mode d'exploitation A1 et A2 de prendre 8 - voire 6 heures hors navigation - de repos par 24 heures, limite l'utilisation de ces bateaux, et donc leur compétitivité. C'est pourquoi les partenaires sociaux ont prié la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) d'examiner s'il serait possible que l'équipage en mode d'exploitation A1 et A2 puisse aussi prendre son repos pendant la navigation. L'utilisation des bateaux en mode d'exploitation A1 et A2 y gagnerait en flexibilité.

L'obligation de repos hors navigation a été instaurée pour faire en sorte que l'équipage ait la possibilité de se reposer suffisamment, pour pouvoir ensuite reprendre le travail à bord de manière sûre. Cependant, le même résultat peut être obtenu si l'équipage peut prendre à bord un repos ininterrompu de 6 voire 8 heures dans un local dans lequel la pression acoustique maximale est de 60 dB(A), conformément à ce que prévoit à ce sujet l'article 15.02, chiffre 5, lettre b du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN).

C'est en effet aussi possible sur un bateau opérant en mode d'exploitation B (continu). En mode d'exploitation B, les membres d'équipage ne sont pas obligés de se reposer hors navigation. Sur une période de 48 heures, il est néanmoins nécessaire de pouvoir se reposer deux fois 6 heures sans interruption, dans un local avec une pression acoustique maximale admissible de 60 dB(A).

Il doit ressortir du certificat de bateau de navigation intérieure que l'exigence de pression acoustique maximale est satisfaite, aussi en ce qui concerne les bateaux construits avant le 1er avril 1976. A cette fin, le bateau doit être présenté à l'inspection des autorités compétentes pour mention dans le certificat de bateau de navigation intérieure.

Même pendant qu'un ou plusieurs membres de l'équipage se reposent à bord, en mode d'exploitation A1 ou en mode d'exploitation A2, la sécurité de la navigation doit être garantie. C'est possible si, dans le cadre du recours à l'équipage minimum, il est toujours tenu compte des opérations nécessaires pour le chargement, le déchargement, le mouillage de l'ancre et le passage des écluses, dès lors qu'il est toujours tenu compte aussi d'autres aspects liés à la sécurité. Il incombe au conducteur de prendre en compte ces aspects lorsqu'il décide qui pourra bénéficier d'une période de repos et à quel moment durant le voyage. Il doit veiller à ce que soient toujours en service des membres d'équipage en nombre suffisant pour garantir la sécurité de la navigation. Dans tous les cas, au moins le conducteur lui-même doit être en service. C'est pourquoi cette condition est stipulée pour le repos à bord pendant la navigation, à l'article 3.11, chiffre 4 (nouveau).

Exemple 1: un bateau de catégorie du groupe 1 ($\leq 70\text{m}$) opère en mode d'exploitation A2 (18 heures). Il navigue selon l'article 3.15 chiffre 1 du RPN avec l'équipage minimum de deux conducteurs, de Mannheim à Rotterdam. Il n'y a pas d'écluses sur ce trajet. S'il n'y a pas d'opérations de chargement, de déchargement et/ou de mouillage à effectuer et à condition qu'aucun autre aspect de sécurité ne s'y oppose, il est possible qu'un conducteur navigue et que l'autre se repose.

Exemple 2 : un bateau de catégorie du groupe 2 ($70\text{ m} ; L \leq 86\text{ m}$) opère en mode d'exploitation A1 (14 heures). Il y a 1 conducteur, 1 matelot et 1 matelot léger. Le bateau navigue de Rotterdam à Delfzijl (environ 30 heures de navigation semi-continue). Il faut passer plusieurs écluses sur ce trajet, mais comme il y a 3 membres d'équipage à bord, il est possible de laisser le matelot ou le matelot léger se reposer, à condition qu'aucun autre aspect de sécurité ne s'y oppose.

Les durées maximales de navigation en mode d'exploitation A1 et A2, comme stipulées à l'article 3.10, chiffres 1 et 2 du RPN, demeurent pleinement valables. C'est aussi le cas de l'article 3.11, chiffre 4, du RPN, disposant qu'un membre d'équipage ne peut être astreint pendant son temps de repos obligatoire à aucune tâche, y compris de surveillance ou de disponibilité, sauf en ce qui concerne les fonctions de garde et de surveillance prévues par les réglementations de police pour les bateaux en stationnement.

Si le repos est pris au cours d'un voyage, il convient de présenter une copie du livre de bord du bateau sur lequel a eu lieu le dernier voyage du membre d'équipage concerné, pour prouver que son temps de repos de huit voire six heures a été respecté. Il convient aussi de présenter une copie du certificat de bateau de navigation intérieure de ce bateau, pour prouver que ce repos a été pris dans un local satisfaisant aux exigences de l'article 3.11, chiffre 4 (nouveau) du RPN en matière de bruit.

La modification du RPN visant à permettre le repos pendant la navigation fera l'objet d'une évaluation en collaboration avec les partenaires sociaux deux ans après son entrée en vigueur, afin d'identifier d'éventuelles conséquences négative et de vérifier si cette possibilité a mené au résultat attendu. Il conviendra notamment de déterminer dans quelle mesure cette nouvelle possibilité de bénéficier d'une période de repos en cours de voyage est susceptible d'avoir un impact négatif sur la récupération et le repos de l'équipage à bord, par exemple en raison du bruit et des vibrations.

Alternatives possibles à la modification proposée

Il n'y a pas d'alternatives pour permettre le repos pendant la navigation.

On pourrait envisager de ne pas réglementer le repos pendant la navigation.

Mais alors, l'utilisation limitée des bateaux de navigation intérieure en mode d'exploitation A1 et A2 se poursuivrait, et il serait impossible de réaliser une utilisation plus flexible de ces bateaux et d'accroître leur compétitivité.

Conséquences de cette modification

La conséquence positive de ce changement est que les bateaux de navigation intérieure qui opèrent en mode A1 et A2 pourront être utilisés avec une plus grande flexibilité et que, donc, leur compétitivité en sera accrue.

Une autre conséquence de ce changement est que le temps de repos par membre d'équipage pourra varier, et qu'il faudra tenir compte de cela dans le livre de bord.

Conséquences en cas de rejet de cette modification

Si cette modification est rejetée, l'utilisation limitée des bateaux de navigation intérieure en mode d'exploitation A1 et A2 se poursuivra, et il sera impossible de réaliser une utilisation plus flexible de ces bateaux et d'accroître leur compétitivité.

Les modifications proposées au RPN, sont présentées ci-dessous.

Résolution

La Commission centrale,

tenant compte des propositions des partenaires sociaux pour une réglementation moderne du repos en cours de voyage,

souhaitant renforcer la compétitivité de la navigation intérieure,

souhaitant donner plus de flexibilité au personnel des bateaux pour la gestion des opérations quotidiennes, et

souhaitant améliorer l'utilisation durable de la navigation intérieure,

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

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

Ces modifications entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

Annexe

Annexe au protocole 10

Modification du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin

1. *L'article 3.11 est modifié comme suit :*

a) *Après le chiffre 3 est inséré un nouveau chiffre 4, les anciens chiffres 4 et 5 deviennent les chiffres 5 et 6 :*

« 4. Par dérogation aux chiffres 1 et 2, le temps de repos peut aussi être pris pendant la navigation, si

- les membres d'équipage requis pour la sécurité du bateau sont toujours déployés en nombre suffisant durant cette période, au moins l'un d'entre eux devant être un conducteur, et
- il est possible de prendre le temps de repos dans un local attribué à un seul membre d'équipage et approprié pour la prise du repos, lequel est protégé contre les effets inadmissibles du bruit et des vibrations. Le niveau de pression acoustique ne doit pas y dépasser 60 dB(A), ce qui doit être indiqué dans le certificat de bateau de navigation intérieure, la mesure du niveau de pression acoustique étant effectuée conformément au ES-TRIN en vigueur. »

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

« 6. Les prescriptions de la réglementation du travail y inclus les prescriptions relevant du droit de l'Union Européenne et les dispositions des conventions collectives qui prévoient des temps de repos d'une durée supérieure ne sont pas affectées. »

2. *L'article 3.12 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 5, lettre b est rédigé comme suit :*

« b) si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation B prouvent qu'ils ont observé immédiatement avant le changement un temps de repos ininterrompu de huit heures voire six heures en dehors du temps de navigation ou conformément aux prescriptions de l'article 3.11, chiffre 4 et si le renfort prescrit pour le mode d'exploitation B se trouve à bord. »

b) *Au chiffre 7 est ajoutée une 2^{ème} phrase comme suit :*

« Si le temps de repos a été pris pendant la navigation, est requise également une copie du certificat de bateau de navigation intérieure concerné, dans lequel est indiqué que le niveau de pression acoustique maximal dans le local de ce bateau est conforme aux exigences de l'article 3.11, chiffre 4. »

PROTOCOLE 11

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Marques d'identification des bâtiments (Articles 1.10, chiffre 2, al 3 ; 2.01, chiffre 1, lettres c) et d) ainsi que chiffre 3 ; 2.05 et annexe 10)

1. L'article 2.18 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), introduit au 1er avril 2007 par la résolution 2006-II-26, a créé le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), qui remplace le numéro officiel. L'article 24.08 du RVBR prévoyait une disposition transitoire comme suit : « Le numéro européen unique d'identification est inscrit dans le certificat de visite et dans le registre visé à l'annexe C au plus tard au renouvellement du certificat de visite intervenant après le 31 mars 2007 ». La durée maximale de validité d'un certificat de visite étant de 10 ans, les derniers numéros officiels ont été supprimés et remplacés par l'ENI à partir du 1er avril 2017.
2. Plusieurs dispositions du RPNR continuent aujourd'hui de se référer au numéro officiel. La présente résolution vise à actualiser les références dans le RPNR.
3. 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

La CCNR prévoit tout d'abord de supprimer la prescription relative à l'apposition du numéro officiel sur les barges de poussage, figurant à l'article 1.10, chiffre 2, alinéa 3.

De même, l'article 2.01, chiffre 1, lettre d) peut être supprimé puisqu'il décrit le numéro officiel attribué « qui n'a pas encore été converti en numéro européen unique d'identification des bateaux ». Ce paragraphe est aujourd'hui obsolète. Par conséquent, le chiffre 3 doit également être adapté.

La CCNR prévoit en outre de modifier l'article 2.05 relatif aux marques d'identification des ancres. Les marques d'identification à inscrire sur les ancres en vertu de cet article, visent à identifier leur propriétaire en cas de perte dans le chenal navigable. L'identification sera désormais assurée au moyen de l'ENI.

Enfin, la CCNR souhaite supprimer la référence au numéro officiel figurant encore dans le formulaire à l'annexe 10.

Alternative éventuelle aux amendements envisagés

Il serait possible de ne pas modifier le RPNR. Cela reviendrait à conserver des dispositions obsolètes dans le règlement, ce qui en compliquerait la lecture et affaiblirait la sécurité juridique. Si le marquage des ancres n'est pas modifié, il pourrait s'avérer très difficile voire impossible dans certains cas (vente du bâtiment, délivrance d'un nouveau certificat de visite) d'identifier les propriétaires d'ancres perdues.

Conséquences de ces amendements

L'article 1.10, chiffre 2, alinéa 3 est supprimé. L'article 2.01, chiffre 1, dernière phrase est inséré à la fin de l'article 2.01, chiffre 1, lettre c) et la référence au numéro officiel est supprimée. L'article 2.01, chiffre 1, lettre d) est supprimé. La référence au numéro officiel est également supprimée à l'article 2.01, chiffre 3. Le formulaire de l'annexe 10 est modifié pour en supprimer la référence au numéro officiel.

L'article 2.05 est reformulé et actualisé. Le nom du propriétaire ou le numéro d'ordre du certificat de visite, qui sont susceptibles de changer au cours de la durée de vie d'un bâtiment, sont remplacés par l'ENI, qui n'est jamais modifié. De plus, cette nouvelle rédaction de l'article 2.05 nécessite des dispositions transitoires pour éviter des modifications du marquage des ancrs actuellement en service.

Enfin, le passage à l'ENI pour l'identification des ancrs a pour conséquence que l'ancre ne peut être utilisée que pour le bâtiment auquel a été attribué l'ENI. L'utilisation d'une ancre pour un autre bâtiment nécessite de modifier le marquage de l'ancre.

Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession tant que les ancrs restent à bord du bâtiment d'origine.

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

prenant acte de la disposition transitoire introduite en son temps dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin, afin d'assurer le remplacement du numéro officiel par le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI),

constatant que les derniers certificats de visite dans lesquels figure un numéro officiel sont arrivés à expiration en mars 2017,

soucieuse de limiter les contraintes pour les administrations et la profession,

adopte les amendements aux articles 1.10, chiffre 2, alinéa 3 ; 2.01, chiffre 1, lettres c) et d) ; 2.05, et à l'annexe 10 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2019.

Annexe

Annexe au protocole 11

1. *L'article 1.10, chiffre 2, alinéa 3, est supprimé.*
2. *L'article 2.01 est modifié comme suit :*
 - a) *Le chiffre 1, lettre c), est rédigé comme suit :*

« c) son numéro européen unique d'identification des bateaux, qui se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers chiffres servent à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux. Le numéro européen unique d'identification des bateaux sera apposé dans les conditions prescrites à la lettre a) ci-dessus. »
 - b) *Le chiffre 1, lettre d) et le dernier alinéa sont supprimés.*
 - c) *Le chiffre 3, 2^{ème} phrase (ne concerne que les versions allemande et néerlandaise).*
3. *L'article 2.05 est rédigé comme suit :*
 - « 1. Les ancres des bâtiments doivent porter, en caractères indélébiles, des marques d'identification. Celles-ci doivent comprendre au moins le numéro européen unique d'identification des bateaux.
 2. Par dérogation au chiffre 1, le numéro d'ordre du certificat de visite du bâtiment et les lettres distinctives de la Commission de visite ou le nom et l'adresse du propriétaire du bâtiment demeurent acceptés pour les ancres qui se trouvent à bord des bâtiments au 30 novembre 2019.
 3. Le chiffre 2 ci-avant n'est plus applicable en cas de changement du numéro de certificat de visite.
 4. Le chiffre 1 ci-avant ne s'applique pas aux ancres des navires de mer, des menues embarcations et des bâtiments n'effectuant qu'exceptionnellement des voyages sur le Rhin. »
4. *Dans l'annexe 10, les mots « ou numéro officiel », « oder amtliche Schiffsnummer » et « of officieel scheepsnummer » sont supprimés.*

PROTOCOLE 12

Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - Installations de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar (Article 4.06, chiffres 1 et 4)

1. Lors de l'examen de la mise en œuvre de la stratégie SIF de la CCNR par le groupe de travail RIS a été constaté que le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) ne prévoit pas encore d'obligation de mise en fonctionnement de l'installation de radiotéléphonie à bord des menues embarcations utilisant le radar. L'article 4.06, chiffre 1, prévoit seulement une obligation d'équipement. La modification proposée complète l'obligation d'équipement par l'ajout de l'obligation de mise en fonctionnement.
2. Le nouveau chiffre 4 correspond par analogie à l'obligation d'équipement et de mise en fonctionnement de l'installation de radiotéléphonie déjà applicable à bord des menues embarcations utilisant l'AIS. La prescription correspondante de l'article 4.07, chiffre 8, a par conséquent été reprise sans autre modification que le remplacement du terme AIS par le terme radar.
3. Étant donné que les menues embarcations utilisant le radar sont déjà soumises à l'obligation d'être équipées d'une installation de radiotéléphonie, le complément proposé pour le RPNR n'occasionnera pas de frais supplémentaires aux propriétaires des bateaux concernés.

Besoins auxquels doit répondre la modification proposée

La navigation au radar nécessite le cas échéant une concertation entre les bâtiments. À cet effet, les autres bâtiments doivent pouvoir contacter par radiotéléphonie les menues embarcations qui utilisent le radar. Ces concertations sont réglementées à l'article 6.32 du RPNR.

Actuellement, l'article 4.06, chiffre 1, dernière phrase, dispose que les menues embarcations utilisant le radar doivent être équipées d'une installation de radiotéléphonie. Toutefois, cette prescription ne prévoit pas l'obligation de mise en fonctionnement de l'installation de radiotéléphonie.

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

L'alternative serait de ne pas modifier l'article 4.06 du RPNR. Cela impliquerait de laisser subsister un flou juridique.

Conséquences de cet amendement

Le nouveau chiffre 4 de l'article 4.06 dispose qu'une installation de radiotéléphonie doit être installée et doit être en fonctionnement en permanence dès lors qu'une menuette embarcation navigue au radar. La dernière phrase de l'ancien chiffre 1 est par conséquent supprimée.

Le nouveau chiffre 4 correspond par analogie à l'obligation d'équipement et de mise en fonctionnement de l'installation de radiotéléphonie déjà applicable à bord des menues embarcations utilisant l'AIS. La prescription correspondante de l'article 4.07, chiffre 8, a par conséquent été reprise sans autre modification que le remplacement du terme AIS par le terme radar.

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

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

soucieuse d'une rédaction claire et sans ambiguïtés de ses règlements,

rappelant que les bâtiments ne sont autorisés à utiliser le radar que s'ils sont équipés d'un appareil radar conforme à l'article 7.06, chiffre 1, du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN),

adopte l'amendement à l'article 4.06, du Règlement de police pour la navigation du Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2019.

Annexe

Annexe au protocole 12

L'article 4.06 est modifié comme suit :

a) Au chiffre 1, la dernière phrase est supprimée.

b) Le nouveau chiffre 4 ci-après est ajouté :

« 4. Les menues embarcations qui utilisent le radar doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau. »

PROTOCOLE 13

Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Désignation technique (Article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb))

1. En vertu de l'article 12.01, chiffre 2, lettre g), lettres aa) à ee) du RPNR, le conducteur d'un bâtiment ayant à son bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN doit indiquer des éléments complémentaires dans l'annonce électronique. Selon la matière dangereuse qu'il transporte, le conducteur doit indiquer par voie électronique le numéro ONU, la désignation officielle et technique, la classe, le code de classification, le groupe d'emballage et le nombre de cônes.
2. L'article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb) du RPNR précise que le conducteur doit indiquer « la désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, complétée le cas échéant par la désignation technique ».
3. Lors de la réunion du Comité du règlement de police du 19 avril 2018, la question de savoir s'il était toujours nécessaire d'indiquer la désignation technique dans l'annonce électronique s'est posée. Le Comité du règlement de police a invité le Comité des matières dangereuses à déterminer s'il demeure nécessaire, pour des raisons de sécurité, d'indiquer la désignation technique dans l'annonce électronique visée à l'article 12.01 du RPNR.
4. Au terme de sa réunion du 29 mai 2018, le Comité des matières dangereuses a considéré qu'il peut être renoncé à l'indication de la désignation technique dans les annonces électroniques si :
 - a) la désignation technique figure dans le document de transport conformément à la section 5.4.1 de l'ADN et si
 - b) le numéro ONU, la désignation, la classe, le code de classification, le groupe d'emballage et le nombre de cônes sont transmis par voie électronique.

L'indication supplémentaire de la désignation technique n'est en revanche pas nécessaire pour une meilleure compréhension des dangers individuels du produit transporté. Les informations ci-avant sont jugées suffisantes pour assurer la mise en œuvre des premières mesures par les services d'intervention en cas d'accident impliquant une marchandise dangereuse. Le cas échéant, des informations concernant la désignation technique seront ensuite nécessaires, afin de maîtriser l'impact de l'accident. Ces informations figurent dans le document de transport disponible à bord.

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

1. Il ressort des consultations au sein du Comité des matières dangereuses que l'indication supplémentaire de la désignation technique dans les annonces électroniques de la navigation rhénane n'est pas nécessaire, permettant ainsi d'envisager la suppression de la mention de l'indication supplémentaire.
2. La suppression de la mention de l'indication supplémentaire de la désignation technique est susceptible d'alléger la charge administrative des bateliers qui transportent des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN, au moment de la saisie des informations visées à l'article 12.01, chiffre 2 lettre g), lettres aa) à ee) dans le logiciel d'annonce électronique.

3. Au vu du résultat des consultations du Comité des matières dangereuses mentionnées ci-avant, les informations sont jugées suffisantes pour assurer la mise en œuvre des premières mesures par les services d'intervention et permettent de garantir un haut niveau de sécurité sur le Rhin.
4. Il convient dès lors d'adopter définitivement cet amendement, afin de garantir la clarté et l'intelligibilité du RPNR.

Alternative éventuelle à l'amendement envisagé

L'alternative serait de ne pas modifier l'article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb) du RPNR. Mais il semble que l'information relative à la désignation technique dans le logiciel d'annonce ne soit pas utilisée de manière uniforme et systématique par l'ensemble des Etats membres. Le maintien de l'indication de la désignation technique aurait pour conséquence de maintenir des disparités entre les États membres, nuisant à la mise en œuvre uniforme du RPNR.

Conséquence de cet amendement

L'article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb) du RPNR est modifié afin de supprimer la référence à l'indication de la désignation technique.

Par l'amendement proposé, les termes « complétée le cas échéant par la désignation technique, » sont supprimés.

La suppression de la référence a pour effet que son indication n'est plus nécessaire dans les logiciels d'annonce électronique.

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

Conséquence d'un rejet de l'amendement proposé

En cas de rejet de cet amendement, la référence à l'indication de la désignation technique ne sera pas supprimée à l'article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb) du RPNR.

Le rejet de cet amendement nuirait aux différents besoins exposés précédemment.

Résolution

La Commission centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

rappelant le résultat des consultations au sein de son Comité des matières dangereuses,

dans le but d'harmoniser et de faciliter l'application des prescriptions de la Commission centrale et de réduire l'ampleur des indications à transmettre par les conducteurs dans les annonces électroniques,

adopte l'amendement à l'article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb) 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^{er} décembre 2019.

Annexe

Annexe au protocole 13

L'article 12.01, chiffre 2, lettre g), bb), est rédigé comme suit :

« bb) la désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, »

PROTOCOLE 14

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) (Annexe 7, Signaux de la voie navigable, panneau E3, E.4a et E.4b)

1. D'après l'article 1.01, lettre I du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) la définition de bac est la suivante : « un bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par l'autorité compétente ».
2. Au vu de son annexe 7, le RPNR ne fait actuellement aucune distinction entre un bac navigant librement et un bac ne navigant pas librement. En l'espèce, un bac ne navigant pas librement est attaché à un câble longitudinal ou transversal.
3. Actuellement, il est seulement possible d'installer aux endroits particulièrement dangereux le panneau de signalisation B.8 assorti d'un panneau supplémentaire, comme indiqué à titre d'exemple dans l'annexe 7 au RPNR, section II, chiffre 3 (« Attention : bac »), afin d'attirer l'attention de la navigation sur l'existence d'un point de traversée de bacs.
4. Les travaux du Groupe de travail du règlement de police ont mis en évidence le besoin de distinguer les bacs qui naviguent librement de ceux qui ne navigent pas librement. La présente résolution vise à modifier l'annexe 7 du RPNR, en particulier en insérant un nouveau panneau de signalisation pour les bacs navigant librement, E.4b.
5. Par ailleurs, l'expérience acquise a montré que l'annexe 7 du RPNR ne comprend aucun panneau de signalisation pour les barrages. En conséquence, la présente résolution propose d'ajouter un panneau signalant la présence d'un barrage, E.3.
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

Dans le RPNR, aucune distinction réglementaire de fond n'est faite entre ces deux types de **bacs**, l'un navigant librement, l'autre ne navigant pas librement. Cette distinction est cependant importante pour les autres usagers de la voie navigable. En pratique, le passage de bateaux à hauteur des bacs est susceptible de mettre en danger les bacs effectuant les traversées. En cas de dépassement d'un bac, les autres bateaux devraient savoir s'il s'agit d'un bâtiment navigant librement ou s'il convient de tenir compte d'un câble, qui peut être considéré comme un obstacle dans le chenal. C'est pour cette raison aussi que les feux de navigation prescrits pour les bacs ne navigant pas librement sont différents des feux des bacs navigant librement. Toutefois, le RPNR ne prévoit pas de panneau destiné à signaler les bacs navigant librement.

L'objectif est de signaler clairement la présence d'un bac, navigant librement ou non, ce qui est dans l'intérêt du bon fonctionnement et de la sécurité de la navigation intérieure, tant pour le trafic de passage que pour le trafic de traversée.

Après un inventaire des panneaux utilisés au niveau des **barrages**, le fait que l'on approche de certains barrages est tantôt signalé par un panneau et tantôt pas. L'autorité des voies navigables souhaite donc pouvoir placer le signal de la voie navigable proposé au niveau de tous les barrages de la zone relevant de sa gestion.

La création d'un nouveau panneau pour les barrages a pour objectif d'une part l'uniformisation, d'autre part une plus grande clarté pour l'utilisateur des voies navigables.

Par ailleurs, le secteur de la navigation utilise de plus en plus les cartes électroniques comme outil nautique. Les barrages se distinguent mieux sur une CEN si ce panneau est intégré. Les éléments d'écluse et de barrage rendraient plus clair un parcours de navigation. Surtout, en l'absence de vue directe, cela compléterait utilement la carte.

Alternative éventuelle aux amendements envisagés

Une possibilité serait de ne pas créer les deux nouveaux panneaux de signalisation à l'annexe 7 du RPNR, mais cela n'empêcherait pas les autorités compétentes locales d'installer de tels panneaux de signalisation. En revanche, la signalisation ne serait pas harmonisée sur le Rhin, ce qui nuirait à la bonne information du conducteur.

Pour autant, le rejet de ces amendements nuirait aux différents objectifs exposés précédemment.

Conséquences de ces amendements

L'annexe 7 du RPNR concernant les signaux de la voie navigable est modifiée par l'ajout d'un panneau pour les barrages, E.3.

L'annexe 7 du RPNR concernant les signaux de la voie navigable est modifiée par l'ajout d'un panneau concernant le bac naviguant librement, E.4b, impliquant la renumérotation du panneau E.4 portant sur le bac ne naviguant pas librement en E.4a.

Grâce à ces deux nouveaux panneaux de signalisation visés à l'annexe 7 du RPNR, les autorités compétentes locales peuvent informer le conducteur de l'approche d'un bac naviguant librement ou d'un barrage. Cela permet de proposer aux autorités compétentes locales une solution uniforme et harmonisée dans le cadre de la navigation rhénane. En outre, cela contribue à l'harmonisation par rapport au CEVNI.

Ces amendements n'entraînent pas de coûts additionnels pour la profession et le coût pour les administrations est limité, dans la mesure où il s'agit de la création de panneaux informatifs, dont l'usage est facultatif.

Conséquence d'un rejet des amendements proposés

Il est possible de renoncer à ces amendements mais cela n'empêcherait pas les autorités compétentes locales d'installer de tels panneaux de signalisation.

Le rejet de ces amendements nuirait aux différents objectifs exposés précédemment. Ces amendements visent simplement à proposer aux autorités compétentes locales une solution uniforme et harmonisée dans le cadre de la navigation rhénane.

Résolution

La Commission centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but de contribuer à la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane en uniformisant davantage les panneaux de signalisation,

adopte les amendements 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^{er} décembre 2019.

Annexe

Annexe au protocole 14

L'annexe 7, section I, sous-section E est modifiée comme suit :

a) *La sous-section E.3 est rédigée comme suit :*

« **E.3** Barrage



b) *Le panneau E.4 existant devient le panneau E.4a.*

c) *Le panneau E.4b est inséré après le panneau E.4a comme suit :*

« **E.4b** Bac naviguant librement



PROTOCOLE 15

Échange entre les autorités compétentes des États riverains du Rhin des données soumises à l'obligation d'annonce en vertu de l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin – Modification de la résolution du 18 mai 1994 (Protocole 1994-I-20)

1. Conformément à l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), les conducteurs de certains bâtiments et convois exploités sur le Rhin doivent s'annoncer aux postes d'annonce (centrales de secteur) des autorités compétentes des États riverains du Rhin et transmettre les données prescrites par le RPNR.
2. Les données soumises à l'obligation d'annonce sont échangées entre les postes d'annonce compétents des États riverains du Rhin. Les données ne sont enregistrées qu'une seule fois, par le poste d'annonce auquel elles doivent être transmises en premier lieu. Avant que le bâtiment ou le convoi ne quitte le secteur de ce poste d'annonce, les données sont transmises au poste d'annonce voisin.
3. Conformément à l'annexe à la résolution du 18 mai 1994 (protocole 1994-I-20), les données ainsi échangées se limitent à celles destinées à appuyer la prévention des risques et le sauvetage. Dans un avenir proche seront également échangées des données à des fins de gestion des éclusages et de statistiques. Par la suite pourrait s'ajouter aussi l'échange de données à des fins logistiques, sous réserve que les bases juridiques requises à cet effet soient établies sur le plan national. La prise en compte de l'extension des données à échanger nécessite d'abroger les conditions restrictives énoncées dans l'annexe à la résolution susmentionnée.

Résolution

La Commission centrale,

dans le but de promouvoir la transmission et l'utilisation transfrontalières de données de la navigation intérieure disponibles sous forme numérique,

constatant l'augmentation des utilisations et finalités des données de la navigation rhénane qui doivent être échangées entre les postes d'annonce des autorités compétentes,

consciente du fait que la transmission et l'utilisation des données interviennent conformément aux dispositions nationales en matière de protection des données,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

décide de supprimer la quatrième phrase du paragraphe 3 de l'annexe à la résolution du 18 mai 1994 relative à l'échange entre les autorités compétentes des États riverains du Rhin des données soumises à l'obligation d'annonce en vertu de l'article 12.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Protocole 1994-I-20).

PROTOCOLE 16

Définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure

Objet et contexte

L'automatisation progressive, qui se reflète dans de nombreuses applications techniques, y compris en navigation intérieure, a des implications de plus en plus importantes qui appellent un ajustement des conditions cadres juridiques et sociales existantes.

La navigation automatisée recouvre aujourd'hui, un large spectre de procédés techniques et les cas d'utilisation sont multiples, allant d'une simple assistance à une navigation complètement automatique. Ainsi, c'est la variable du niveau d'automatisation qui permet d'apprécier au mieux la notion d'automatisation.

De manière générale, l'automatisation de certaines tâches autorise la substitution éventuelle de la machine à l'homme. En navigation intérieure, l'automatisation permet certes de faciliter la vie des bateliers en allégeant les tâches du conducteur, mais génère également, des questionnements sur le maintien du niveau de sécurité et de possibles inquiétudes liées à son l'étendue, c'est-à-dire au niveau d'automatisation.

Ainsi, la CCNR souhaite tout d'abord définir les niveaux d'automatisation dans la perspective d'engager une réflexion générale sur l'évolution de l'automatisation en navigation intérieure et d'apprécier l'opportunité d'adopter des mesures d'ordre réglementaire.

Cette proposition s'inscrit dans le cadre des activités de la CCNR. En effet, les orientations stratégiques de la CCNR prévoient que les nouveaux défis auxquels la navigation intérieure est confrontée soient relevés à l'aide de l'innovation et de la numérisation. Les orientations de la présidence allemande de la CCNR mettent en avant une « réglementation axée sur la pratique et ouverte à l'innovation » et citent la navigation autonome comme exemple pour l'action de la CCNR. Le programme de travail du Comité du règlement de police inclut pour la période 2018-2019 : la tâche « 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 ».

Besoins d'une définition des niveaux d'automatisation

Actuellement, l'automatisation affecte les différents modes de transport qu'il s'agisse, du transport aérien, maritime, routier et ferroviaire. A l'instar des transports maritime ou routier, les développements technologiques récents liés à la navigation automatisée font également l'objet d'une attention particulière du secteur de la navigation intérieure. Des projets de recherche nationaux et internationaux de la navigation intérieure, tels que LAESSI, RAVEN ou encore NOVIMAR, cherchent à innover en développant une navigation davantage automatisée. Au-delà de l'évaluation des possibilités techniques et des avantages/inconvénients associés, ces projets innovants devraient permettre de collecter une expérience concrète.

Si la navigation automatisée est également développée dans le domaine maritime, il convient également de prendre en compte les spécificités propres de la navigation intérieure telles que :

- la composition des équipages,
- la navigation en milieu fermé et restreint,
- le passage des écluses,
- la hauteur d'eau et de ponts,
- la manœuvrabilité des bâtiments.

Contrairement à d'autres modes de transports, il n'existe en navigation intérieure aucune définition internationale visant à établir une clé de lecture claire des différents niveaux d'automatisation, au sein de laquelle les différents niveaux d'automatisation pourraient continuer à être expérimenté. En ce sens, l'objectif de la présente résolution est de définir les niveaux d'automatisation des systèmes complexes appliqués en navigation intérieure. La définition permet de dégager une image structurée afin d'appréhender la navigation automatisée dans son entièreté et, ultérieurement, d'apprécier la nécessité d'adopter des mesures d'ordre réglementaire de manière différenciée et sur la base d'une conception commune.

La nécessité de mesures réglementaires pour la navigation automatisée résulte certes des évolutions techniques mais, en raison de ses conséquences potentiellement importantes, elle requiert une vision globale qui tienne compte des considérations juridiques, éthiques et sociales et justifie ainsi une approche transversale.

Considérations juridiques

Le développement de la navigation automatisée appelle une profonde réflexion portant sur le cadre juridique existant.

Jusqu'à présent, l'ensemble des dispositions repose sur le fondement de la responsabilité du conducteur. Pour autant, la navigation automatisée est susceptible d'introduire un changement important dans les responsabilités à bord. Aussi, on peut légitimement s'interroger sur le fondement juridique applicable et *de facto* à la mise en œuvre de la responsabilité lorsqu'un bâtiment naviguant en grande partie de manière autonome cause un dommage à un tiers dans le cadre de son exploitation.

Les conséquences financières de tels dommages pouvant être importantes, les questions assurantielles d'un bâtiment autonome ne peuvent pas être éludées. A l'inverse, les assureurs sont susceptibles de réduire les primes d'assurance si sont présents à bord des dispositifs d'automatisation réduisant la probabilité de survenance d'un accident. Il apparaît ainsi que les conséquences financières et les questions assurantielles sont susceptibles d'avoir un impact déterminant sur l'innovation et le progrès technique.

En définitive, l'immixtion de la navigation automatisée suggère une redistribution des responsabilités entre le propriétaire du bâtiment, le conducteur et le fabricant. Cela pourrait même conduire à une fragmentation, ce qui va impliquer une indispensable adaptation du cadre réglementaire existant. Cette nécessaire adaptation suppose une approche transversale, visant à apprécier les questions tant en matière de responsabilité que de type assurantiel.

Il pourrait en outre s'avérer nécessaire d'apporter des réponses aux questions relatives à la protection des données si, par exemple, des appareils de navigation intelligents installés à bord des bateaux recueillent et évaluent en continu des données susceptibles d'être considérées sur le plan juridique comme étant des données à caractère personnel.

Considérations éthiques et sociales

L'automatisation ne conduit pas forcément à une éventuelle réduction de l'équipage à bord par le renoncement à un conducteur, mais vise fondamentalement, par des procédés techniques innovants, à améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane et à faciliter la vie des équipages. Il est toutefois probable que les propriétaires de bateaux souhaiteront utiliser les possibilités d'automatisation afin de réduire les coûts d'exploitation en réduisant les équipages à bord voire en y renonçant.

La perspective d'un bâtiment sans conducteur à bord, naviguant de façon autonome en étant commandé par une machine utilisant un algorithme voire par une machine adaptative, peut être une source de préoccupation. Le bâtiment pourrait recevoir et traiter les informations, mais aussi intégrer de nouvelles informations et mémoriser les retours d'information afin d'adapter son cap aux circonstances.

Outre les effets sur les bassins de l'emploi et l'employabilité, la navigation automatisée suscite des craintes profondes telles que la déshumanisation des rapports sociaux.

Il conviendrait en outre de mener une réflexion sur des règles déontologiques ou éthiques en matière de navigation automatisée, dans la mesure où ces procédés techniques ont un impact sur l'homme, notamment en cas d'accident causé par un bâtiment dont la navigation est largement automatisée.

Par ailleurs, les questions sociales soulevées par l'automatisation en navigation intérieure génèrent également des inquiétudes. D'un côté, l'automatisation des tâches est saluée, puisqu'elle permet de faciliter la vie du conducteur. De l'autre, l'automatisation des tâches est susceptible de transformer le conducteur en simple observateur et d'inhiber, d'une certaine manière le développement de ses compétences. Au regard de l'innovation technologique, l'intuition du conducteur pourrait se heurter à des décisions prises par un bâtiment dont la navigation est largement automatisée. Aussi, il convient d'examiner et de prendre en compte l'impact social de la navigation automatisée dans le domaine de la navigation intérieure et en particulier sur le conducteur. En parallèle, la navigation automatisée invite à examiner les nouveaux besoins en termes de formation professionnelle des équipages à bord et à terre.

Les considérations juridiques, éthiques et sociales évoquées ci-avant ne font pas l'objet de la présente résolution. Elles visent plutôt à montrer que les différents degrés d'automatisation ont des conséquences différentes et que, par conséquent, une définition des niveaux d'automatisation est indispensable pour les discussions à venir et les décisions à prendre.

Autres considérations

En cas d'accident, les équipages des bateaux de navigation intérieure sont tenus de limiter les dommages à l'environnement et de coopérer avec les autorités compétentes et les services de secours. Ils sont également tenus de porter assistance dans les situations d'urgence. Il conviendra d'examiner dans quelle mesure les solutions d'automatisation peuvent garantir que les bateaux de navigation intérieure puissent continuer à respecter ces obligations même lorsque les équipages sont réduits ou absents.

Les systèmes d'automatisation sont intrinsèquement plus vulnérables aux cyberattaques que les autres systèmes à bord des bateaux de navigation intérieure. Par conséquent, les travaux sur la cybersécurité en navigation intérieure doivent être poursuivis et renforcés.

Travaux complémentaires

Les différents projets de recherche et de développement nationaux et internationaux, les travaux des autorités nationales ainsi que le développement d'équipements d'automatisation et l'exploitation de bâtiments qui en sont équipés favoriseront une discussion plus approfondie sur les niveaux d'automatisation et révéleront s'il y a lieu la nécessité d'ajuster la définition à l'avenir. C'est pourquoi est prévu un réexamen de la définition une fois qu'auront été acquis des enseignements suffisants. La définition provisoire sera ainsi remplacée à l'occasion de la session d'automne 2020 par une définition modifiée. La durée de validité limitée de la définition permettra d'engager les discussions concernant les adaptations nécessaires et permettra à toutes les parties concernées d'y contribuer.

Résolution

La Commission centrale,

prenant acte des évolutions techniques liées à l'automatisation de la navigation,

dans le but de contribuer davantage à l'amélioration de la sécurité et du bon ordre de la navigation rhénane ainsi que de la navigation intérieure européenne, tout en favorisant les innovations,

dans le but d'assurer l'uniformité et la cohérence de l'ensemble des standards techniques et des textes réglementaires applicables à la navigation rhénane,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

adopte la définition des niveaux d'automatisation en navigation intérieure figurant en annexe à la présente résolution en vue de son utilisation au cours de ses travaux futurs,

limite la durée de validité de cette définition au 31 décembre 2020, considérant que des ajustements pourraient alors s'avérer nécessaires sur la base de l'expérience et des connaissances acquises,

invite ses États membres à utiliser aussi cette définition,

propose à la Commission européenne, à la CEE-ONU, à la Commission du Danube, à la Commission de la Moselle, à la Commission internationale du bassin de la Save, à ses États observateurs, au Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) et aux associations reconnues par elle d'utiliser également cette définition dans le cadre des initiatives ou travaux pertinents, notamment réglementaires, et de contribuer ainsi à atteindre une compréhension commune,



















invite son Comité du règlement de police à assurer un suivi de l'acceptation et de l'utilisation de la définition, en particulier en dehors de la CCNR, à lui faire rapport lors de la session d'automne 2020 et à proposer une nouvelle rédaction de la définition intégrant les adaptations jugées nécessaires.

Annexe

Définition des différents niveaux d'automatisation en navigation intérieure

Notes explicatives

- « tâches de navigation dynamiques » désigne l'ensemble des opérations tactiques du bâtiment, telles que l'utilisation de l'installation de gouverne, de la propulsion, des treuils d'ancre ou de la timonerie réglable en hauteur. La complexité de ces tâches dépend du contexte considéré (par exemple, la manipulation des treuils d'ancre peut être exclue d'un contexte lorsque l'utilisation d'ancre y est de toute façon interdite).
- « en fonction du contexte » désigne les conditions de navigation restreintes telles que la navigation sur des sections spécifiques de la voie d'eau, le passage des écluses, ainsi que les formations de bâtiments en convoi ou avec remorquage. Le contexte inclut l'infrastructure pertinente pour l'automatisation, par exemple le type et la capacité des réseaux de radiotransmission.
- « environnement navigationnel » désigne les conditions statiques et dynamiques telles que le gabarit de la voie d'eau, le niveau d'eau, la visibilité, le croisement d'un bâtiment, ... Le système d'automatisation de la navigation peut seulement utiliser une partie de l'information disponible (à titre d'exemple, au niveau 1, les indicateurs de vitesse de rotation n'utilisent pas l'information concernant le croisement de bâtiments). La réaction à l'environnement navigationnel inclut la radiocommunication avec les conducteurs d'autres bâtiments.
- « évitement des collisions » désigne la tâche primordiale de réagir aux conditions environnantes (autres bâtiments, ponts, ...).

	Niveau	Désignation	Conduite du bâtiment (manœuvre, propulsion, timonerie, ...)	Surveillance et réaction à l'environnement navigationnel	Réalisation de secours des tâches de navigation dynamiques	Commande à distance
Le conducteur réalise une partie ou l'ensemble des tâches de navigation dynamiques	0	Pas d'automatisation la réalisation permanente par le conducteur humain de tous les aspects des tâches de navigation dynamiques, même lorsqu'elles sont appuyées par des systèmes d'alerte ou d'intervention <i>Ex. navigation à l'aide de l'installation radar</i>				Non
	1	Assistance pour la gouverne la réalisation en fonction du contexte d'un <u>système de gouverne automatisé</u> , utilisant certaines informations sur l'environnement navigationnel et partant du principe que le conducteur humain assume tous les autres aspects des tâches de navigation dynamiques <i>Ex. régulateur de vitesse de giration</i> <i>Ex. trackpilot (système de suivi de trajectoire pour les bateaux de navigation intérieure suivant des lignes de guidage prédéfinies)</i>				
	2	Automatisation partielle la réalisation en fonction du contexte d'un système de navigation automatisée <u>à la fois pour les commandes de gouverne et de propulsion</u> , utilisant certaines informations sur l'environnement navigationnel et partant du principe que le conducteur humain assume tous les autres aspects des tâches de navigation dynamiques				Sous réserve d'une réalisation spécifique au contexte, la commande à distance est possible (conduite du bâtiment, surveillance et réaction à l'environnement navigationnel et réalisation de secours). Cela peut avoir une influence sur les exigences en matière d'équipage (nombre ou qualification).
Le système réalise l'ensemble des tâches de navigation dynamiques (lorsqu'il est activé)	3	Automatisation conditionnelle la réalisation <u>continue</u> et en fonction du contexte, par un système de navigation automatisée, de <u>toutes</u> les tâches de navigation dynamiques, <u>y compris l'évitement des collisions</u> ⁹ , en partant du principe que le conducteur humain réagira de manière appropriée aux demandes d'intervention et aux défaillances du système				
	4	Automatisation avancée la réalisation continue et en fonction du contexte, par un système de navigation automatisée, de toutes les tâches de navigation dynamiques et la réalisation de secours <u>sans partir du principe que le conducteur humain réagira à une demande d'intervention</u> ⁹ <i>Ex. bâtiment exploité sur une section de canal entre deux écluses successives (environnement bien connu), mais le système d'automatisation n'est pas en mesure de gérer seul le passage des écluses (nécessitant une intervention humaine)</i>				
	5	Autonome = Automatisation complète la réalisation continue et <u>inconditionnelle</u> par un système de navigation automatisée, de toutes les tâches de navigation dynamiques et la réalisation de secours sans partir du principe que le conducteur humain réagira à une demande d'intervention				

⁹ Ce niveau introduit deux fonctionnalités distinctes : la capacité à opérer "normalement" sans intervention humaine et la réalisation de secours exhaustive. Deux niveaux intermédiaires pourraient être envisagés.

PROTOCOLE 17

Amendement définitif au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffre 2, lettre b))

1. Sur la base de l'évaluation de l'obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur et en systèmes pour la visualisation de cartes électroniques, la CCNR a adopté des amendements définitifs à l'article 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), afin d'améliorer la sécurité de la navigation rhénane (Résolution 2018-I-11).
2. Dans ces amendements a été oubliée la réduction automatique à 1 Watt de la puissance d'émission pour les bateaux-citernes, lorsque ceux-ci ont réglé le statut navigationnel sur « amarré ». La puissance d'émission est réduite par exemple pendant le chargement et le déchargement afin de prévenir une possible inflammation de vapeurs ou de gaz susceptibles de s'échapper.

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

Cet amendement vise à corriger cet oubli et adapter les prescriptions du RPNR aux exigences de sécurité et à la pratique actuelle en navigation-citerne.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

L'alternative serait de ne pas modifier l'article 4.07, chiffre 2, lettre b) du RPNR. Cela ne permettrait pas aux bateaux-citernes de réduire la puissance d'émission de l'appareil AIS Intérieur pendant le chargement et le déchargement, ce qui pourrait créer des situations dangereuses.

Conséquences de cet amendement

Le complément permet de maintenir le niveau de sécurité actuel et la pratique actuelle lors de l'utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux-citernes.

Résolution

La Commission centrale,

se référant à la résolution 2018-I-11,

dans le souci de garantir une utilisation sûre des appareils AIS Intérieur pendant le chargement et le déchargement de bateaux-citernes,

adopte l'amendement à l'article 4.07, chiffre 2, lettre b), du Règlement de police pour la navigation du Rhin annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1er juillet 2019.

Annexe

Annexe au protocole 17

L'article 4.07, chiffre 2, lettre b) est rédigé comme suit :

- « b) l'appareil AIS Intérieur doit émettre à sa puissance maximale ; cela ne s'applique pas aux bateaux-citernes dont le statut navigationnel est réglé sur « amarré » ; »

PROTOCOLE 18

Prescriptions techniques des bateaux

Pas de résolution.

PROTOCOLE 19

Nouvelle construction et remplacement du pont de Pfaffendorf à Coblenche, p.k. 590,90

Résolution

La Commission centrale

constate que les travaux d'entretien au pont de Pfaffendorf situé à Coblenche, p.k. 590,90, ne soulèvent 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 les principales caractéristiques de la nouvelle construction et du remplacement du pont de Pfaffendorf à Coblenze, p.k. 590,90

- 1. Type du pont**
Pont routier (B48) au-dessus du Rhin
- 2. Localité / ville la plus proche**
Coblenze
- 3. P.k. du Rhin**
590,90
- 4. Type de travaux**
Renouvellement du pont existant, avec déplacement des piles
- A. Description générale**
- 5. Largeur des eaux navigables (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)**
240 m
- 6. Largeur du chenal navigable (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)**
120 m
- 7. Nombre des piles dans les eaux navigables**
deux
- 8. Nombre des piles dans le chenal navigable**
aucune
- 9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation**
une
- 10. Largeur de la superstructure du pont**
23,50 m
- 11. Distance du pont le plus proche (vers l'amont / l'aval)**
2,4 km vers l'amont
7,5 km vers l'aval
- 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)**
arquée
- 13. Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**
73,50 m NHN (DHHN92)
- 14. Point le plus haut de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**
78,30 m NHN (DHHN92)
- 15. PHEN (m, système de référence altimétrique)**
64,30 m NHN (DHHN92)
- 16. Hauteur de la passe navigable en période de PHEN**
> 9,10 m (9,20 m - 14,00 m)

- 17. Largeur de la passe navigable en période de PHEN avec une hauteur de (9,10 m / 7,00 m)**
La largeur du chenal navigable est de 120 m avec la hauteur minimale de 9,10 m

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts

Service des techniques de transport FVT de l'administration de l'eau et de la navigation, Coblenz, du 16.08.2018

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

Les longerons des poutres longitudinales sont inclinés de 12° par rapport à la perpendiculaire. En raison de cette inclinaison, la construction ne présente pas de surfaces parallèles sur la face inférieure entre les deux poutres longitudinales. La formation de réflexions multiples d'ondes radar est ainsi évitée. Par conséquent, le pont ne devrait pas provoquer de champ de dispersion significatif sur l'image radar. En raison du franchissement presque perpendiculaire du pont, des réflexions de berges peuvent également être exclues.

Les deux piles dans la voie d'eau sont munies de réflecteurs radar sur les côtés aval et amont de la voie d'eau.

20. Configuration prévue du pont

Poutre continue à volutes dissociées en construction composite en acier.

21. Matériel de construction prévu

Acier / béton

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Type de montage du pont (s'il est déjà connu)

Les travaux doivent s'effectuer en maintenant la circulation routière. Il est prévu de fabriquer la nouvelle superstructure en aval du pont existant sur des piles provisoires, les piles provisoires ne se trouvant pas en alignement avec les anciennes piles mais étant décalés vers la terre. La superstructure sera conçue comme un pont à encorbellement. La partie restante sera achevée par un élément central acheminé par flottaison. La suppression de l'ancien pont sera effectuée dans l'ordre inverse. Après la construction des nouvelles piles de pont, la superstructure sera déplacée latéralement sur les nouvelles piles.

23. Période de réalisation

Le début des travaux est prévu pour 2019, la construction doit durer 3 ans.

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

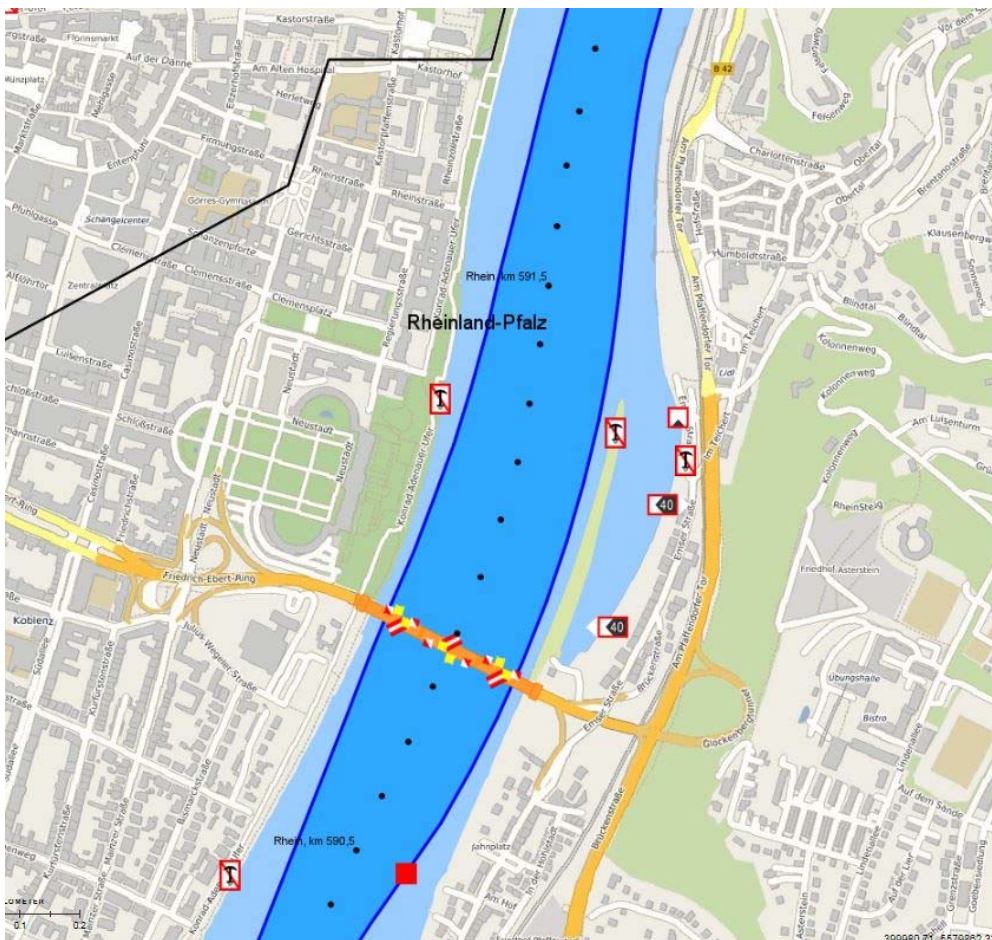
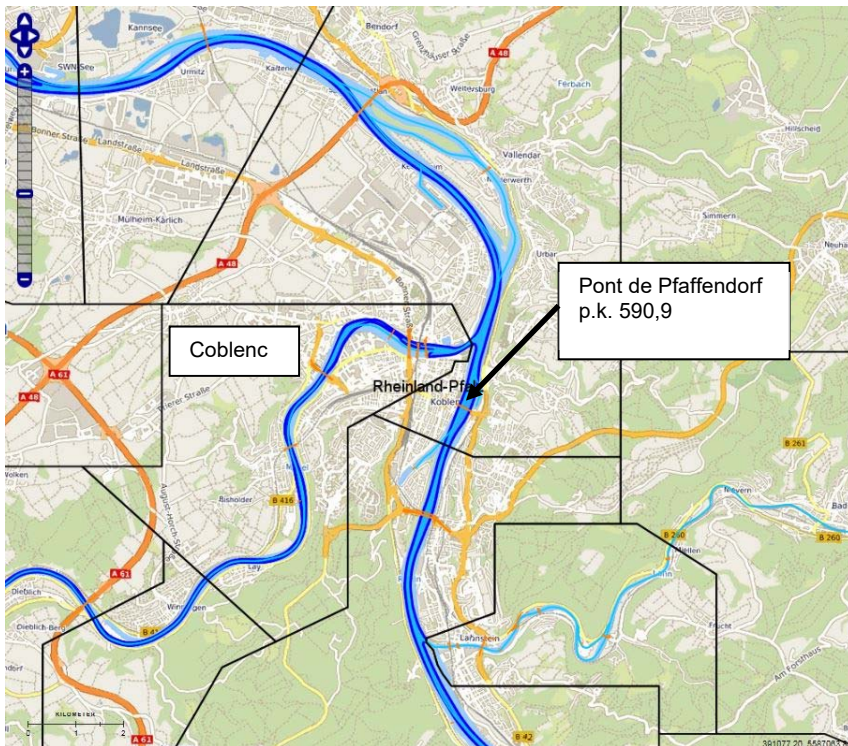
Le gabarit de l'espace libre sera de 9,10 m sur une largeur de passe navigable réduite à environ 70 m pendant toute la durée des travaux (3 ans).

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

24 heures au total, en trois interruptions au maximum

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

26. Plan de situation avec l'ouvrage



PROTOCOLE 20

Nouvelle construction et remplacement du pont à Duisburg-Neuenkamp au p.k. 778,35

Résolution

La Commission centrale

constate que les travaux d'entretien au pont situé à Duisburg-Neuenkamp, p.k. 778,35, ne soulèvent 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

Annexe au protocole 20

Nouvelle construction et remplacement du pont à Duisburg-Neuenkamp au p.k. 778,35

- 1. Type de pont**
Pont routier (autoroute A40) franchissant le Rhin ; pont haubané à deux pylônes et deux tabliers
 - 2. Localité / ville la plus proche**
Duisburg-Neuenkamp
 - 3. P.k. du Rhin**
P.k. 778,35
 - 4. Nature des travaux**
Nouvelle construction et remplacement du pont existant
- A. Description générale**
- 5. Largeur des eaux navigables (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)**
300 m
 - 6. Largeur du chenal navigable (à l'extérieur de la zone de l'ouvrage)**
150 m
 - 7. Nombre des piles dans les eaux navigables**
Aucune pile ne sera placée dans les eaux navigables
 - 8. Nombre des piles dans le chenal navigable**
Aucune pile ne sera placée dans le chenal navigable.
 - 9. Nombre des passes navigables ouvertes à la navigation**
Une passe sera ouverte à la navigation.
 - 10. Largeur de la superstructure du pont**
L'ouvrage comportera deux superstructures distinctes d'une largeur d'environ 23,70 m chacune, avec une piste cyclable et une voie pour les piétons d'environ 2,75 m de largeur construites sur les consoles côté extérieur. La distance entre les superstructures sera de 8 m.
 - 11. Distance du pont le plus proche (vers l'amont / l'aval)**
Pont de la solidarité sur la route nationale L233, p.k. 775 : distant d'environ 3 km.
Pont Friedrich Ebert, p.k. 780 : distant d'environ 2 km.
- B. Gabarit de la voie d'eau dans la zone de l'ouvrage au plus haut niveau théorique**
- 12. Forme de la superstructure (rectiligne, arquée)**
La superstructure est constituée d'une section de caisson fermée en acier avec une plaque de base horizontale.
 - 13. Point le plus bas de la superstructure dans le chenal navigable (en m, système de référence altimétrique)**
38,78 m NHN
Le système de référence altimétrique est DHHN 92 (HS 160).

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

39,18 m NHN

Le système de référence altimétrique est DHHN 92 (HS 160).

15. PHEN (en m, système de référence altimétrique)

27,91 m NHN

Le système de référence altimétrique est DHHN 92 (HS 160).

16. Hauteur de la passe navigable [en période de PHEN]

> 9,10 m (minimum 9,50 m)

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

La hauteur libre de 9,10 m sera disponible sous l'intégralité de la superstructure surplombant le fleuve (largeur libre d'environ 377,50 m).

C. Prise en compte de la navigation au radar

18. Appréciation par des experts / autorités / instituts

L'évaluation technique de la nouvelle superstructure par rapport à la navigation au radar sera effectuée par le service spécialisé des techniques de transport de l'administration des voies d'eau et de la navigation.

19. Mesures destinées à éviter les perturbations par des faux échos

Voir ci-dessus

20. Configuration prévue du pont

Il s'agit d'un pont haubané à deux tabliers, avec deux pylônes de chaque côté des tabliers. La superstructure et les structures de soutènement sont séparées par des paliers. Les pylônes et la superstructure sont monolithiquement solidaires. La superstructure est constituée d'une section de caisson fermée avec une piste cyclable et une voie pour les piétons construites sur les consoles côté extérieur.

La hauteur des 2 x 4 pylônes sera d'environ 73 m, ils seront réalisés sans liaison transversale / traverses. Au total, 4 niveaux de câbles seront disposés en forme de harpe, les câbles étant fixés à la superstructure par des consoles externes.

21. Matériaux de construction prévus

Un caisson creux en acier avec une dalle de chaussée orthotrope est prévue pour le tablier principal. Sur le côté est prévu un caisson creux en acier et matériaux composites.

D. Informations relatives au déroulement des travaux

22. Type de montage du pont (s'il est déjà connu)

Le nouvel ouvrage devant être construit tout en maintenant la circulation routière de l'A40, les travaux débiteront par la construction de la partie sud de l'ouvrage, le trafic empruntant l'ancien pont durant cette phase. La nouvelle superstructure sera d'abord placée en position latérale côté sud du pont actuel (côté amont). La distance entre les arêtes extérieurs de la superstructure existante et celle du nouvel ouvrage sera d'environ 2 m sur la rive droite du Rhin et d'environ 15 m sur la rive gauche du Rhin. Ainsi, le nouveau pont ne franchira pas le Rhin parallèlement au pont existant, mais légèrement en biais. La raison de cette position en biais est le tracé final, le tracé du nouvel axe autoroutier ayant été choisi de telle sorte que les entraves au développement résidentiel à Essenberg Nord sur la rive gauche du Rhin et Neuenkamp sur la rive droite du Rhin soient réduites au minimum par élargissement du pont autoroutier.

Le trafic sera dévié après achèvement de la partie sud de l'ouvrage. L'ancien pont sera alors démolé puis débutera la construction de la partie nord de l'ouvrage, de manière analogue.

Après achèvement de la partie nord de l'ouvrage, le trafic sera une nouvelle fois dévié et la partie sur de l'ouvrage sera déplacée latéralement afin de prendre sa position finale en parallèle. Ensuite pourra être mis en place le tracé définitif pour le trafic.

Ci-après est décrit le déroulement prévu des travaux de construction des nouvelles parties de l'ouvrage :

1. Construction des fondations et des soubassements
2. Pré-montage de la structure en acier dans la zone des culées et insertion longitudinale sans supports auxiliaires à environ 40 m au-delà de l'axe du pylône
3. Réalisation de la dalle de chaussée dans les parties latérales (avec des pièces semi-finies)
4. Montage des pylônes
5. Assemblage en porte-à-faux de la partie principale et installation successive des haubans dans la partie principale et les parties latérales
L'assemblage en porte-à-faux de la partie surplombant le fleuve sera assuré en occasionnant le moins d'entraves possible à la navigation. Les segments de la superstructure seront acheminés depuis le lieu de pré-montage via la superstructure existante jusqu'à l'extrémité du bras en porte-à-faux, où ils seront soulevés et mis en place, par exemple au moyen d'une grue mobile. Afin de réduire le poids des différents segments en acier, il est prévu de les subdiviser en 5 sections transversales partielles.
6. Mise en place du segment terminal
La mise en place du segment terminal sera assurée par sections partielles de la même manière que pour les segments précédents, à l'aide de grues mobiles placées sur la superstructure du pont.
7. Finitions (étanchéité, revêtement, équipement de protection, etc.)

23. Période de réalisation

La période de réalisation suivante est prévue :

Début de la construction : 2020

Achèvement : env. 2026

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

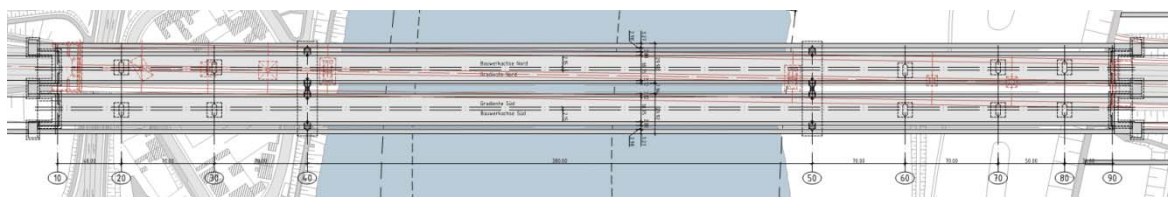
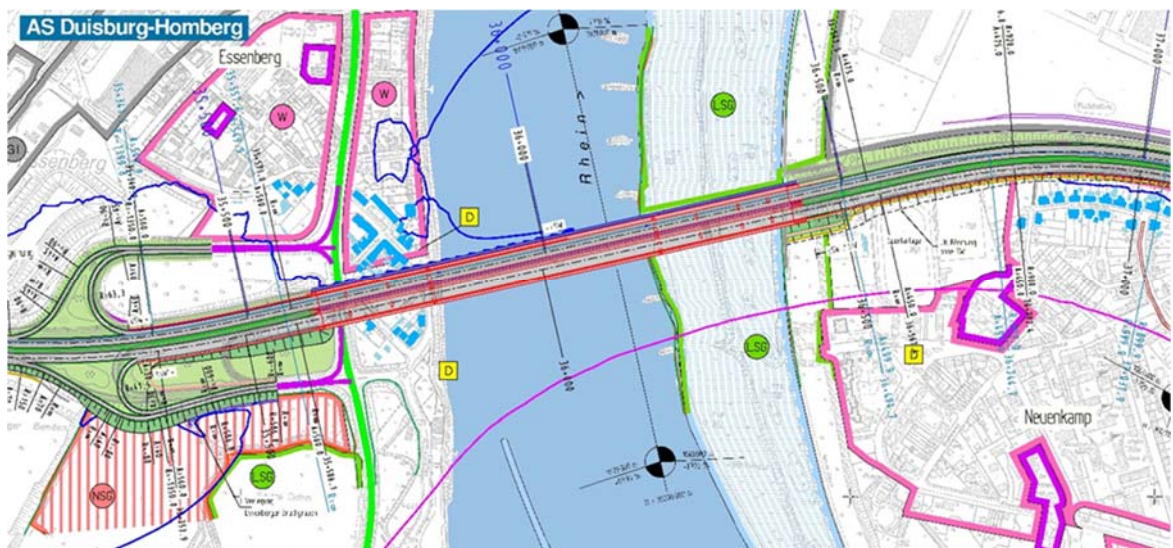
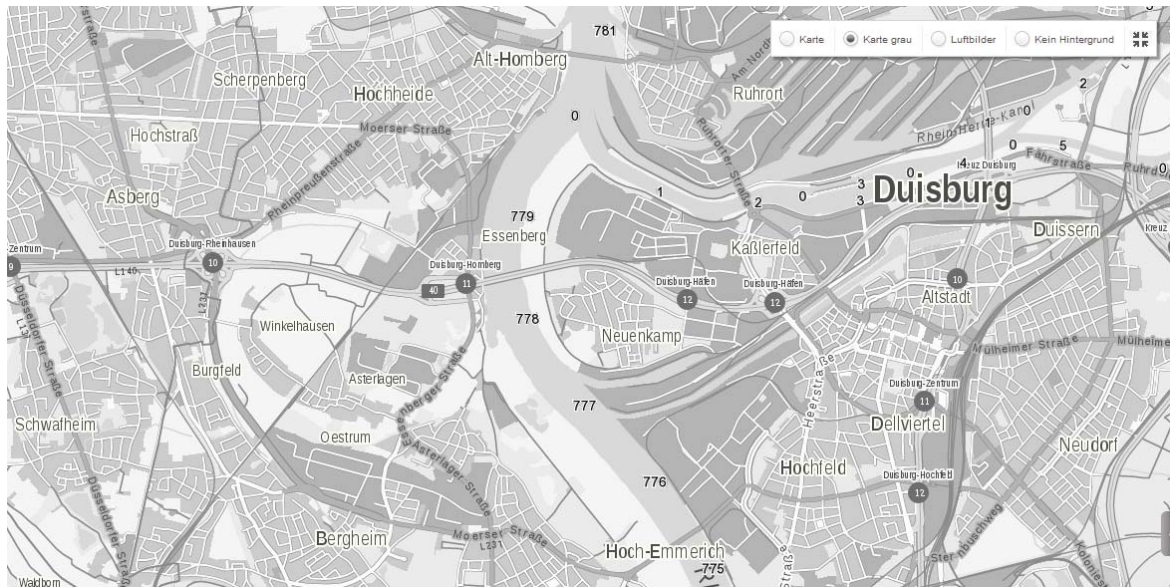
Aucune restriction du gabarit de l'espace libre n'est prévue pendant la construction.

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

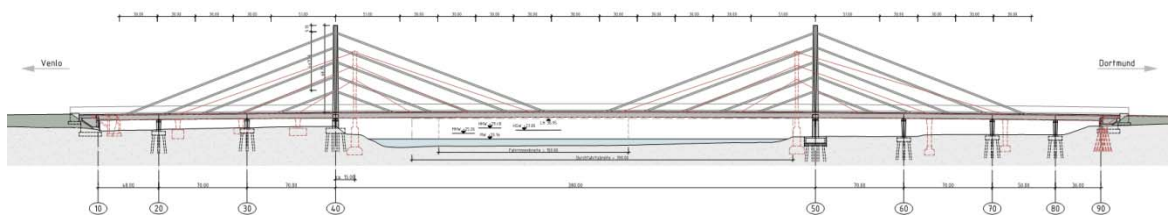
Aucune interruption totale n'est prévue. Des interruptions partielles de la navigation sont prévues durant la construction, mais leur durée n'a pas encore été déterminée. Pour la navigation sera toutefois garantie en permanence dans le chenal navigable une zone présentant au minimum une profondeur de EE + 2,80 m et une largeur de 70 m.

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

26. Plan de situation avec l'ouvrage



27. Section transversale de la voie d'eau incluant l'ouvrage (avec le profil du fond du lit et la zone de jointure aux berges)



PROTOCOLE 21

Fermeture 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 fermetures prévues,

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 fermetures prévues pour la réalisation des travaux de maintenance sont nécessaires et appropriées,

reconnaît que des événements imprévisibles peuvent survenir au cours d'importants travaux de construction et que les dates des fermetures planifiées peuvent par conséquent être reportées,

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 fermetures, 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 fermetures.

Annexe

**Tableau des fermetures 2019 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace
État au 30.09.2018**

Exploitant	Écluse	Début de la fermeture	Fin de de la fermeture	Remarques
EDF	Kembs sas ouest	3 juin 2019	6 septembre 2019	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est	1 ^{er} avril 2019	10 mai 2019	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim petit sas	1 ^{er} avril 2019	20 décembre 2019	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	25 février 2019	1 ^{er} mars 2019	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	11 juin 2019	16 aout 2019	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	25 février 2019	1 ^{er} mars 2019	Restriction
EDF	Vogelgrün petit sas	8 avril 2019	12 juillet 2019	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrün grand sas	18 février 2019	1 ^{er} mars 2019	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	1 ^{er} avril 2019	30 aout 2019	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	25 février 2019	1 ^{er} mars 2019	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	15 avril 2019	19 juillet 2019	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	18 février 2019	1 ^{er} mars 2019	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas	13 mai 2019	25 octobre 2019	Risque de perturbation
EDF	Gerstheim grand sas	18 février 2019	1 ^{er} mars 2019	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	1 ^{er} avril 2019	12 juillet 2019	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	25 février 2019	1 ^{er} mars 2019	Restriction
VNF	Gambsheim sas ouest	11 février 2019	14 avril 2019	Risque de perturbation
VNF	Gambsheim sas est	30 septembre 2019	1 ^{er} décembre 2019	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	16 septembre 2019	18 octobre 2019	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	24 juin 2019	19 juillet 2019	Risque de perturbation

Nota :

Les notifications officielles concernant les fermetures sont publiées sur les sites Internet des exploitants des écluses :

Écluse Iffezheim (Administration fédérale des voies d'eau et de la navigation) : www.elwis.de

Écluse Gambsheim (Voies navigables de France) : www.vnf.fr/avisbat

Écluses de Strasbourg à Kembs (Électricité de France): www.vnf.fr/avisbat

Les fermetures des écluses suisses peuvent être consultées sur le site Internet www.elwis.de

Des informations supplémentaires ainsi que les planifications actualisées des fermetures sont aussi publiés sur le site Internet suivant : www.e-ris.eu.

PROTOCOLE 22

Analyse de l'épisode d'étiage 2018

Pas de résolution.

PROTOCOLE 23

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 23

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

RÈGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Modification du RPNR - Article 12.02, 12.03 et annexe 9 (2012-II-13) (ne concerne que la version NL)	M	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2017-I-9	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Art. 1.08, 4.07 et 7.01)	M	1.12.2017	16.8.2017			13.6.2017
2017-I-11	Amendements définitifs au RPNR - Définitions (article 1.01), AIS Intérieur et ECDIS Intérieur (Art. 4.07), obligation d'annonce (art. 12.01) et liste des catégories de bâtiments et de convois (sommaire, annexe 12)	M	1.12.2018	1.5.2018		25.9.2018	5.12.2017
2017-I-12	Amendements définitifs au RPNR - Documents de bord et autres papiers (Article 1.10) et radiotéléphonie (Art. 4.05)	M	1.6.2018	1.5.2018			5.12.2017
2017-II-16	Amendement définitif au RPNR - Conducteur (Article 1.02, chiffre 1)	M	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Amendement définitif au RPNR Aires de stationnement particulières (Article 7.06, chiffres 3 et 4 ainsi que l'annexe 7)	M	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Amendement au RPNR -Adaptation du RPNR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1) Annexe 1 Annexe 2 Annexe 3	M	7.10.2018	7.10.2018		25.9.2018 12.9.2018 12.9.2018	28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018
2018-I-9	Amendements définitifs au RPNR (Sommaire, articles 1.01, lettres ad), ae), af), 1.07, chiffres 2 à 6, 1.10, chiffre 1, lettres ac), ad), ae), 2.06, 6.28, chiffres 10 à 13, 7.08, 8.11, 10.01, chiffre 3, uniquement le secteur Germersheim - Mannheim-Rheinau, 15.06 à 15.09, annexe 3, croquis 62, 66, et annexe 7, section I, sous-section A, indication relative au panneau A.9)	M	1.12.2018	1.12.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Amendements définitifs au RPNR - Références à l'ADN et adaptations linguistiques (RPNR) (articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b)	M	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Amendement définitif au RPNR - AIS Intérieur (Article 4.07, chiffres 2 et 4)	M	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Amendement définitif au RPNR Obligation d'annonce (Article 12.01)	M	1.12.2018	5.11.2018		25.9.2018	29.8.2018

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

RÈGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-26	Art. 11.01 - Sécurité dans les zones accessibles aux passagers (ne concerne pas la version française)	M	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	M	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2016-I-10	Amendement définitif du RVBR - Modèle du certificat de navire de mer naviguant sur le Rhin (Annexe G)	M	1.12.2017				29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (Articles 11.02, chiffres 4 à 7, 11.04, chiffre 2, chapitre 14bis, excepté 14bis.07, chiffre 1, 15.14, chiffre 1, 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffres 1 et 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 11.02, chiffre 4, 11.04, chiffre 2, 14bis.02, chiffre 2, tableaux 1 et 2 et chiffre 5, annexe I, croquis 10, annexes Q, R et S)	M	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-I-16	Moratoire pour certaines dispositions transitoires du RVBR - Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (Articles 24.02, chiffre 2, dispositions transitoires aux articles 8.05, chiffre 6, 8.10, chiffre 3, 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3, 24.03, chiffre 1, dispositions transitoires aux articles 3.04, chiffre 7, 7.01, chiffre 2, 8.10, chiffre 2, 9.01 et 12.02, chiffre 5, 24.06, chiffre 5, dispositions transitoires aux articles 10.04, 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, 15.06, chiffre 6, 15.07, 15.08, chiffre 3)	M	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-II-20	Amendement définitif au RVBR Adaptation du RVBR pour la prise en compte du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN 2017/1)	M	7.10.2018	7.10.2018				28.5.2018

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

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

RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

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

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

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

**) Sans objet

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

4. Comité du Règlement de police (Résolution 2018-I-10)

**Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Références à l'ADN
(articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b))
Correction de l'amendement définitif du 1^{er} décembre 2018 (Protocole 2018-I-10)**

Au cours de sa réunion tenue le 11 octobre 2018, le Comité du règlement de police a décidé de corriger comme suit l'amendement définitif des articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b) introduit par la résolution 2018-I-10 :

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

« 7. Les bâtiments non astreints à porter la signalisation visée au chiffre 1, 2 ou 3 ci-dessus mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1 de l'ADN et qui respectent les dispositions de sécurité applicables aux bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus peuvent, à l'approche des écluses, porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus lorsqu'ils veulent être éclusés en commun avec un bâtiment astreint à porter la signalisation visée au chiffre 1 ci-dessus. »

2. *L'article 7.07, chiffre 2, lettre b), est corrigé comme suit :*

« b) aux bâtiments qui ne portent pas cette signalisation mais qui sont munis d'un certificat d'agrément en vertu du 1.16.1 de l'ADN, et respectent les dispositions de sécurité applicables à un bâtiment visé à l'article 3.14, chiffre 1. »

La correction de l'amendement définitif des articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b), du RPNR est explicitée dans le document RP (18) 40 corr. 1. Les indications qui y figurent peuvent être résumées comme suit :

Les articles 3.14, chiffre 7 et 7.07, chiffre 2, lettre b), du RPNR s'appliquent à tous les bâtiments possédant un certificat d'agrément ADN provisoire ou définitif. La correction est nécessaire afin de remplacer une référence restrictive aux dispositions concernant le certificat d'agrément définitif (section 1.16.1.1 de l'ADN) par une référence à la section générale concernant le certificat d'agrément (section 1.16.1). Cette référence à la section 1.16.1 couvre tous les certificats d'agrément ADN (le certificat provisoire et le certificat définitif).

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

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

2b. Liste des appareils radar de navigation agréés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

Les appareils radar de navigation agréés à partir du 1^{er} janvier 1990 sur la base des prescriptions concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation en navigation rhénane pourront être installés et utilisés sous réserve qu'ils possèdent une attestation de montage conforme délivrée sur la base des prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement des appareils radar de navigation et des indicateurs de vitesse de rotation en navigation rhénane ou de l'annexe M, partie III, du présent règlement.

N°	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément
...						
R 9.1	IN Radarpilot 720 °	IN-Innovative Navigation GmbH	IN-Innovative Navigation GmbH Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	22.8.2000	D	R-4-720
...						

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

Radar navigation equipment / Appareils radar / Navigationsradaranlagen / Navigatierradarinstallaties

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
...						
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht <i>(jusqu'au 31.7.2018)¹</i> <i>(bis 31.7.2018)</i> <i>(tot 31.7.2018)</i> <i>(until 31.7.2018)</i>	6.12.2011	D	R-4-019
...						

¹ L'utilisation des appareils déjà installés à bord de bateaux de navigation intérieure peut se poursuivre. Les appareils déjà produits peuvent être installés jusqu'au 31.7.2019. Bereits auf Binnenschiffen installierte Geräte dürfen weiter betrieben werden. Bereits produzierte Geräte dürfen bis 31.7.2019 eingebaut werden. Apparaten die reeds op binnenschepen zijn geïnstalleerd mogen verder gebruikt worden. Apparaten die reeds vervaardigd zijn mogen tot en met 31.7.2019 worden ingebouwd. Equipment already fitted in inland vessels may continue to be operated. Equipment that has already been produced may continue to be installed until 31.7.2019.

3. Liste des appareils radar de navigation agréés conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin sur la base d'agréments de type équivalents

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
...						
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht <i>(jusqu'au 31.7.2018)¹</i> <i>(bis 31.7.2018)</i> <i>(tot 31.7.2018)</i> <i>(until 31.7.2018)</i>	6.12.2011	D	e-01-019
...						

¹ L'utilisation des appareils déjà installés à bord de bateaux de navigation intérieure peut se poursuivre. Les appareils déjà produits peuvent être installés jusqu'au 31.7.2019. Bereits auf Binnenschiffen installierte Geräte dürfen weiter betrieben werden. Bereits produzierte Geräte dürfen bis 31.7.2019 eingebaut werden. Apparaten die reeds op binnenschepen zijn geïnstalleerd mogen verder gebruikt worden. Apparaten die reeds vervaardigd zijn mogen tot en met 31.7.2019 worden ingebouwd. Equipment already fitted in inland vessels may continue to be operated. Equipment that has already been produced may continue to be installed until 31.7.2019.

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

L'absence de données correspondantes pour un État signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet État.

...

Allemagne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
...				
6.	Cretec Schiffstechnik	Weezer Str. 180 D-47624 Kevelaer	(0)2832-9777388	cretec.supply@gmail.com
...				
47.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
48.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
49.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
50.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de
51.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de
52.	Hugo Dircks Marinetchnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de
53.	DMS Dobler Marine Service GmbH	Borgwardring 53 D-26802 Moormerland	(0)4954 9520450	service@d-ms.de www.d-ms.de

France¹

N°	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel
1.	AEMI	8 rue des Compagnons F-14000 Caen	(0)2 61 45 29 76	caen@aemi-marine.com http://www.aemi-marine.com/
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	servicefr@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.com/fr
	ATEYS <i>(Ayant cessé son activité le 13.9.2018)</i>	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
	GH2E <i>(Ayant cessé son activité le 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
3.	MAP MARINE	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com http://map-marine.com
4.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com http://www.promat-formation.com
5.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	21, rue Paul Verlaine F-76700 Harfleur	(0)2 35 54 60 60	service@radioholland.com http://www.radioholland.com
6.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)2 98 97 50 86	info@siecmi.com http://www.siecmi.com
7.	SUD COMMUNICATION	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com http://www.themys-sa.com

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

Pays-Bas

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
...				
7.	Marinetec Holland B.V. <i>(Ayant cessé son activité le 31.7.2018)</i>	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
...				
22.	Oechies Elektrotechniek	Waalhaven z.z 42 NL-3088 HJ Rotterdam	(0)10 297 39 99	info@.oechies.nl www.oechies.nl

...

Hongrie

N°	Nom	Adresse	Téléphone +36	Courriel
1.	Horvath es Csiki Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	horvath.gabor@hajovill.hu
...				

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

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

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

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
...						
42	AIS 300 Klasse A / Inland AIS Mobilstation	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	25.9.2018	FVT	R-4-319
43	PM-1 Inland AIS Mobilstation	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Periskal Group, Den Isomo 11, 2990 Wuustwezel, Belgium	25.9.2018	FVT	R-4-320

4. Liste des sociétés spécialisées agréées pour le montage ou le remplacement d'appareils AIS Intérieur conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

L'absence de données correspondantes pour un État signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet État.

...

Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
...				
3.	Cretec Schiffstechnik	Weezer Str. 180 D-47624 Kevelaer	(0)2832-9777388	cretec.supply@gmail.com
...				
49.	DMS Dobler Marine Service GmbH	Borgwardring 53 D-26802 Moormerland	(0)4954 9520450	service@d-ms.de www.d-ms.de

France¹

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	8 rue des Compagnons F-14000 Caen	(0)2 61 45 29 76	caen@aemi-marine.com http://www.aemi-marine.com/
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	servicefr@alphatronmarine.com https://www.alphatronmarine.com/fr
	ATEYS (Ayant cessé son activité le 13.9.2018)	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr http://www.ateys.fr
3.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr http://www.barillec-marine.com

¹ 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
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr http://www.albigny-bateaux.fr
5.	DISCOUNT MARINE	12, rue Liot, BP 114 F-92106 Boulogne Billancourt	(0)1 46 20 42 42	info@discount-marine.com http://www.discount-marine.com
6.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet F-94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr http://www.fluvialelec.fr
	FLUVIATECH <i>(Ayant cessé son activité le 30.6.2017)</i>	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
7.	FURUNO FRANCE	Zone industrielle du Phare Rue Laplace F-33700 Mérignac	(0)5 56 13 48 00	gdissez@furuno.fr http://www.furuno.fr
	GH2E <i>(Ayant cessé son activité le 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
8.	H2O	Port de Plaisance F-21170 Saint Jean de Losne	(0)3 30 39 08 11	magasin@h2ofrance.com http://www.h2ofrance.com
9.	LORRAINE NAUTISME	2 rue des Alliés F-57050 Metz	(0)3 87 32 21 22	info@lorraine-nautisme.fr http://lorraine-nautisme.fr
10.	MAP MARINE	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com http://map-marine.com
11.	MAX GUERDIN ET SES FILS	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	contact@maxguerdin.fr http://www.maxguerdin.fr
12.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com http://www.promat-formation.com
13.	RADIO HOLLAND FRANCE	21, rue Paul Verlaine F-76700 Harfleur	(0)2 35 54 60 60	service@radioholland.com http://www.radioholland.com
14.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)2 98 97 50 86	info@siecfmi.com http://www.siecfmi.com
15.	SUD COMMUNICATION	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Muguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
16.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com http://www.themys-sa.com

Hongrie

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +36	Courriel Site internet
...				
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvar utca 4. H-1155 Budapest	1 399 0375	horvath.gabor@hajovill.hu

Pays-Bas

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
...				
11.	Marinetec Holland B.V. <i>(Ayant cessé son activité le 31.7.2018)</i>	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
...				
25.	WNL Marine Electronics B.V. <i>(agrée du 6.11.2017 au 1.11.2022)</i>	Trawlerkade 88 NL-1976 CC IJmuiden	(0)255534755	pieter@wnl.nl www.wnl.nl
...				
29.	Oechies Elektrotechnik	Waalhaven z.z 42 NL-3088 HJ Rotterdam	(0)10 297 39 99	info@oechies.nl www.oechies.nl

...

6.1 Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle (Résolutions 2016-I-6 et 2016-II-8)

D1 Patente du Rhin (Modèle)

Etat	Désignation en droit applicable	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Lien
B	Rijnpatent	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 B-1000 Brussel Tel. + 32 2 553 77 32	Modèle délivré à partir du 1^{er} janvier 2018 Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017 (FOD)
B	Patente du Rhin	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Modèle délivré à partir du 1^{er} janvier 2018 Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017 (FOD)
CH	Rheinpatent	Schweizerische Rheinhäfen Postfach CH-4019 Basel	Modèle
D	Rheinpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 D-53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel. + 49 (0) 228/42968-0 Fax + 49 (0) 228/42968-1155	Modèle
F	Patente du Rhin	Direction départementale des territoires du Bas-Rhin Adresse postale : Secrétariat général Pôle Navigation BP 61003 F-67070 Strasbourg – Cedex Adresse physique : Cité Administrative 14, rue du Maréchal Juin Bâtiment D – porte 7 F-67000 Strasbourg	Modèle
NL	Rijnpatent	CBR divisie CCV Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk	Modèle

Modèles belges

Modèle Flamand

(recto)

RIJNPATENT

BELGIË

1. GROOT PATENT
2. HERMUS
3. HENDRIK JANSEN
4. 08/02/1966 - B - BREE
5. 02/05/2016
6. 11547/2
- 7.
- 8.
9. km 166,64 - km 1035,40
10. 08/05/2021
11. RADAR

(verso)

RIJNPATENT

1. Opdruk als bedoeld in artikel 7.14 van het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP).
2. Familiennaam van de houder.
3. Voornaam/-namen.
4. Geboortedatum, -land en -plaats.
5. Datum afgifte van het patent.
6. Nummer afgifte.
7. Foto van de houder.
8. Handtekening van de houder.
9. Voor Riviergedeelte van km ... tot km
10. Kaart geldig tot
11. Bijzonderheden.

mow.vlaanderen.be

Vlaamse overheid

Modèle Wallon

(recto)



(verso)



Modèle belge délivré jusqu'au 31 décembre 2017

(recto)

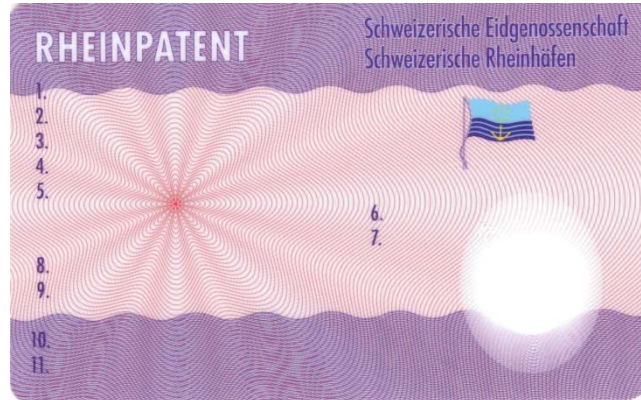


(verso)



Modèle suisse

(recto)



(verso)

1. Aufdruck nach § 7.14 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
2. Name des Inhabers
3. Vorname(n)
4. Geburtsdatum, -staat und -ort
5. Ausstellungsdatum des Patent
6. Ausstellungsnummer
7. Fotografie des Inhabers
8. Unterschrift des Inhabers
9. R: Gesamter Rhein oder
km km Streckenabschnitt des Rheins
10. Karte gültig bis
11. Vermerk(e)

Modèle allemand

(recto)



(verso)



Modèle français

(recto)

PATENTE DU RHIN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1 Grande patente
2 MARTIN
3 Daniel
4 21.10.1973 - FR - Strasbourg
5 délivrée le 19.04.2016

6 SG16P000175
7

8

9 PK 166,64 - PK 1035,40
10 21.01.2024
11 Patente radar - Correction de la vision

PHOTO

(verso)

PATENTE DU RHIN

1. Mention selon l'article 7.14 du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin
2. Nom du titulaire
3. Prénom(s)
4. Date, État et lieu de naissance
5. Date de délivrance de la patente
6. Numéro de délivrance
7. Photographie du titulaire
8. Signature du titulaire
9. R = tout le Rhin ou
p.k. - p.k. = secteur du Rhin
10. Carte valable jusqu'au
11. Mention(s)

Modèle néerlandais

(recto)



(verso)



Annexe D5 Certificats de conduite reconnus équivalents

I. Certificats des Etats membres

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
D	Schifferpatent A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40).	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 D-53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel. +49 228/42968-0 Fax +49 228/42968-1155	Modèle
D	Schifferpatent B			
NL	Groot vaarbewijs A voor de binnenvaart	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins.	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk ZH	Modèle délivré à partir du 12 octobre 2016 Modèle délivré jusqu'au 11 octobre 2016
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart			
NL	Groot vaarbewijs I	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - le titulaire n'est autorisé à naviguer sur le Rhin que jusqu'à l'âge de 50 ans révolus.	délivré jusqu'au 1er mars 2001 par le KOFs	Modèle
NL	Groot vaarbewijs II			

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
B	Vaarbewijs A/B	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 B-1000 Brussel Tel. +32 2 553 77 32	Modèle délivré à partir du 1^{er} janvier 2018 Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017
B	Certificat de conduite A/B	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Modèle délivré à partir du 1^{er} janvier 2018 Modèle délivré jusqu'au 31 décembre 2017
CH	Patente du Rhin supérieur	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40).	Ports rhénans suisses Direction Postfach CH-4019 Bâle info@portof.ch	Modèle

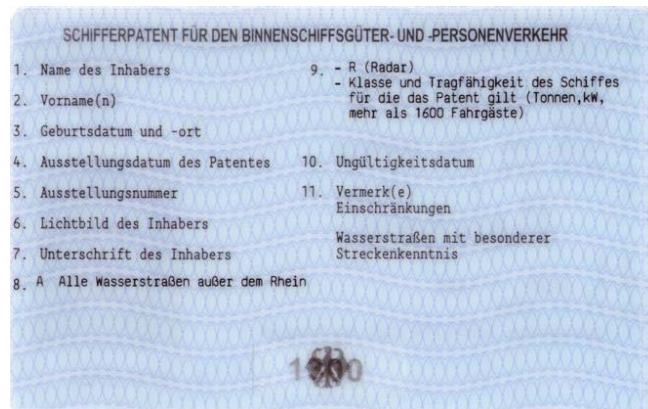
Modèle allemand

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

(recto)



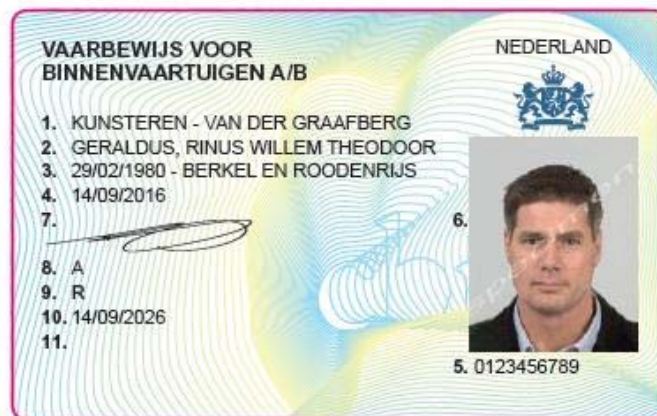
(verso)



Modèles néerlandais

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

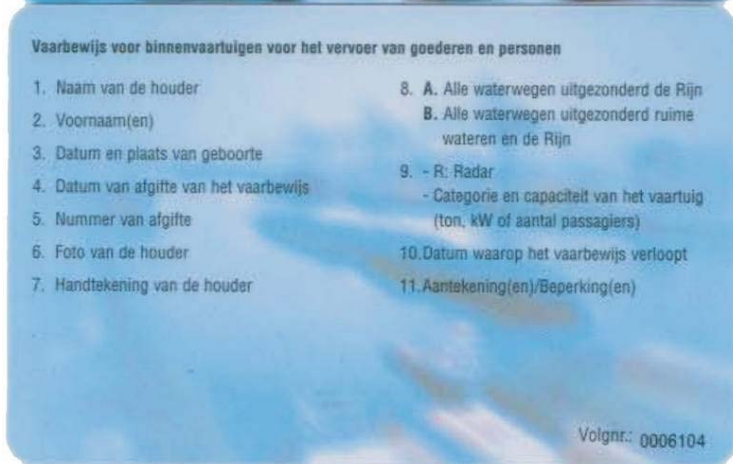
(recto)



(verso)

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (délivré jusqu'au 11 octobre 2016)
(85 mm x 54 mm – fond couleur bleue)

(recto)



(verso)

Groot vaarbewijs I et II

(recto)



Groot vaarbewijs I*)

(verso)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS I, AFGEGEVEN VOOR
DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN
MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING
VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE
HET IJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS
EN DE DOLLARD)

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebedigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebedigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR
DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebedigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebedigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

*) Ce document peut également être délivré par le „Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken“.

Modèles belges

Modèle Wallon

(recto)



(verso)



Modèle Flamand

(recto)

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN **BELGIË**



1. HENDRIK
2. JANSEN
3. 08/02/1966 - B - BREE
4. 02/05/2016

6.

7.

8. A
9.

10. 17/07/2018
11.

5. 11547/2

(verso)

**VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET
VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN**

1. Naam van de houder.
2. Voornaam/-namen.
3. Geboortedatum en -plaats.
4. Datum afgifte van het vaarbewijs.
5. Nummer van afgifte.
6. Foto van de houder.
7. Handtekening van de houder.
8. A. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd de Rijn
B. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd Maritieme waterwegen en de Rijn
9. - R (radar)
- P (meer dan 12 personen)
10. Datum waarop het vaarbewijs verloopt.
11. Aantekening(en) - Beperking(en).

mow.vlaanderen.be  **Vlaamse
overheid**

Model van de Europese Unie

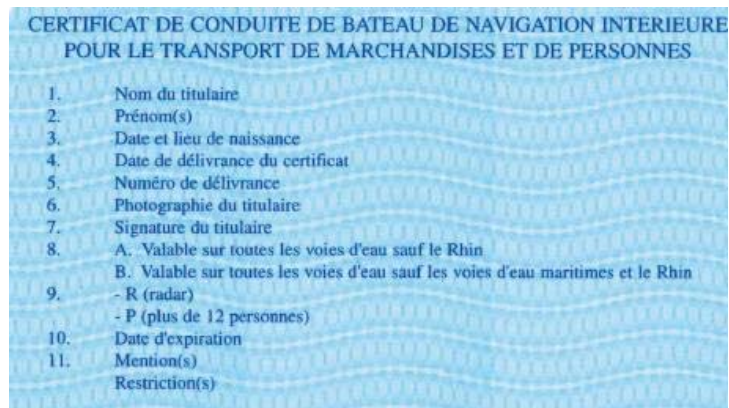
Modèle belge

Carte conforme à la norme ISO 7810 (délivré jusqu'au 31 décembre 2017)

(recto)

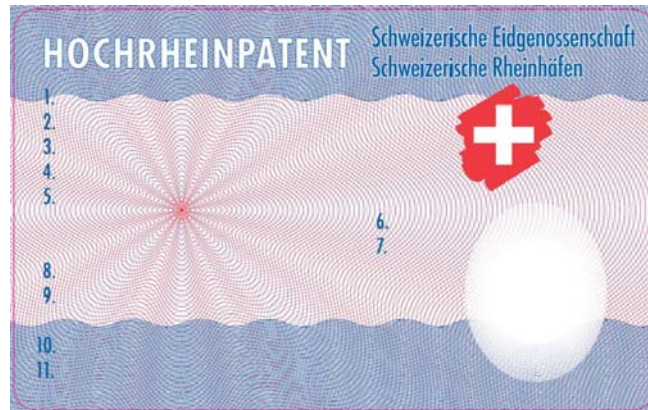


(verso)



Modèle suisse

(recto)



(verso)



II. Certificats d'Etats non membres

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
RO	Certificat de conduite A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins,	Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tel. 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : ma@rna.ro	Modèle
RO	Certificat de conduite B	- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.		Modèle
CZ ¹	Certificat de capitaine de classe I (B) (valable jusqu'au 31.12.2017)	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque Tel. +420 234 637 240 Email : kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Modèle
CZ ²	Certificat de conduite de catégorie B (en vigueur à partir du 15.03.2015)			Modèle
HU	Certificat de conduite de classe A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Nemzeti Közlekedési Hatóság / Autorité Nationale de Transport Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direction de Stratégique et Méthodologique Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Département de la Navigation et l'Aviation Civile Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62 Hongrie	Modèle
HU	Certificat de conduite de classe B	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-mail : hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	Modèle

¹ Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

² Amendement entré en vigueur (Résolution 2015-I-10)

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
PL ¹	Certificat de conduite de catégorie A	<p>- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),</p> <p>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51</p> <p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61</p>	Modèle
	Certificat de conduite de catégorie B		<p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Ujastek 1 31-752 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tél. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93</p>	Modèle

¹ Amendement entré en vigueur (Résolution 2010-II-5)

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
SK ¹	Certificat de capitaine de classe A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque Tel. +421 2 333 00217 plavba@nsat.sk	Modèle
	Certificat de capitaine de classe I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti l'odný kapitán I. triedy kategórie B</i>			Modèle
AT ²	Patente de capitaine A	- doit être assortie d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystraße 2 1030 Wien Österreich Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Modèle
	Patente de capitaine B <i>Kapitänspatent</i>			Modèle
BG ³	Patente de navigation intérieure <i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009	Modèle

¹ Entrée en vigueur définitive (Résolution 2012-II-11)

² Entrée en vigueur définitive (Résolution 2015-I-10)

³ Amendement entré en vigueur (Résolution 2011-II-16)

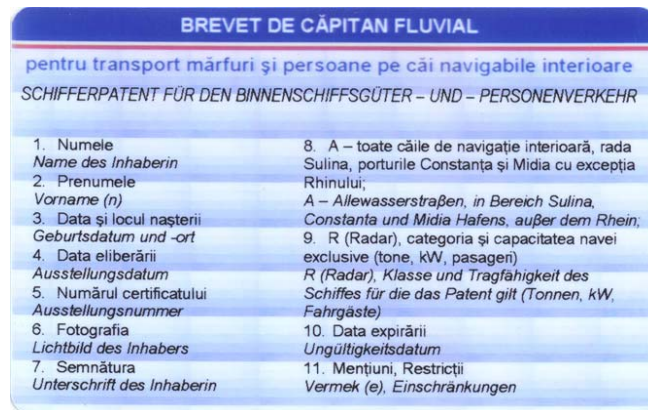
Modèle des certificats de conduite roumains Catégorie A et catégorie B

Certificat de conduite de catégorie A

(recto)



(verso)



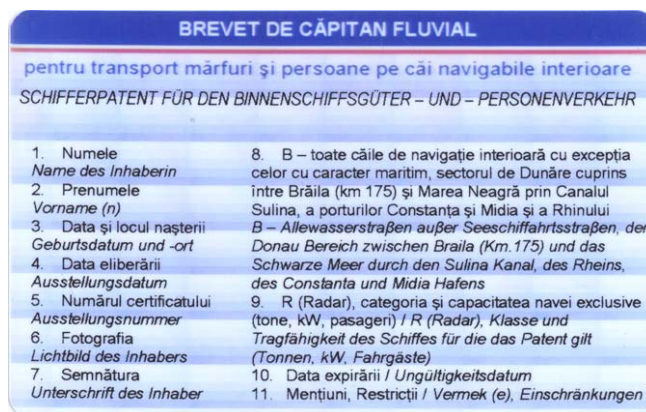
1. **Nom**
2. **Prénom**
3. **Date et lieu de naissance**
4. **Date de délivrance**
5. **Numéro du certificat**
6. **Photographie du titulaire**
7. **Signature du titulaire**
8. **A toutes les voies d'eau sauf le Rhin**
9. **R (Radar) – catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)**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

Certificat de conduite de categorie B

(recto)



(verso)



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

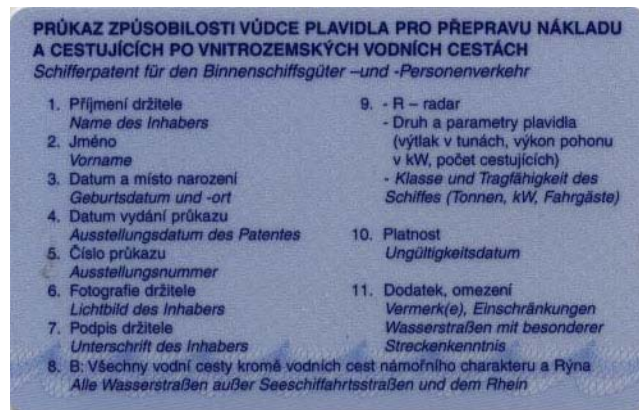
Modèles du certificat de conduite tchèque

Certificat de capitaine de classe I (B)

(recto)



(verso)



Certificat de conduite de catégorie B

(en vigueur à partir du 15.3.2015)

(recto)

PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA
PRO VNITROZEMSKOU PLAVBU
KAPITÁN B

ČESKÁ REPUBLIKA
Státní plavební správa

1.
2.
3.
4.
7.
8. B
9. Bez omezení výtlaku a výkonu motoru
/ Ist nicht beschränkt
10. Bez omezení / Ist nicht beschränkt
11.

6. fotografie držitele

5. 000000

(verso)

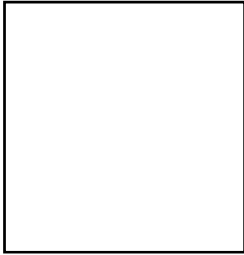
PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU
A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH
Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr

1. Příjmení držitele
Name des Inhabers
2. Jméno
Vorname
3. Datum a místo narození
Geburtsdatum und -ort
4. Datum vydání průkazu
Ausstellungsdatum des Patentes
5. Číslo průkazu
Ausstellungsnummer
6. Fotografie držitele
Lichtbild des Inhabers
7. Podpis držitele
Unterschrift des Inhabers
8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna
Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein

9. - R - radar
- Druh a parametry plavidla
(výtlak v tunách, výkon pohonu
v kW, počet cestujících)
- *Klasse und Tragfähigkeit des
Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)*
10. Platnost
Ungültigkeitsdatum
11. Dodatek, omezení
*Vermerk(e), Einschränkungen
Wasserstraßen mit besonderer
Streckenkenntnis*

Modèles des certificats de conduite hongrois Catégorie A et catégorie B

Certificat de conduite de classe A
(85 mm × 54 mm - Fond bleu clair)

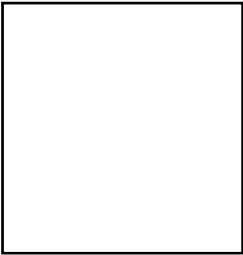
BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
A	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	10. Ervénység ideje Verfallsdatum/Date d'expiration
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	

Card Manufacturer - Batch number

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

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





HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	10. Ervénység ideje Verfallsdatum/Date d'expiration
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	

Card Manufacturer - Batch number

Modèles des certificats de conduite polonais Categorie A et categorie B

Certificat de conduite de catégorie A

(recto)

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

(verso)

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

Certificat de conduite de catégorie B

(recto)

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

(verso)

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

Modèles des certificats de conduite slovaques Catégorie A et catégorie B

Certificat de capitaine de classe A

(recto)

 Slovenská republika
Dopravný úrad

 **Preukaz odbornej spôsobilosti**
Ausweis der Fachqualifikation
A - Lodný kapitán

1. Vzorová Ing. Mgr., Csc.
2. Jana
3. 01.01.1990-SK-Bratislava
4. 01.01.2013
6.

7.
8. A
9. Radar,
5. 1849/13
10. Bez obmedzenia
11. Duplikát

(verso)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. *Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul / Name des Inhabers*
2. *Meno držiteľa preukazu / Vorname des Inhabers*
3. *Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu / Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort des Inhabers*
4. *Dátum vydania preukazu / Ausstellungsdatum*
5. *Číslo preukazu / Ausstellungsnummer*
6. *Fotografia držiteľa preukazu / Lichtbild des Inhabers*
7. *Podpis držiteľa preukazu / Unterschrift des Inhabers*
8. **A odborná spôsobilosť na funkciu jedného kapitána na vedenie plavidla platná na všetky vodné cesty členských štátov vrátane vodných ciest námorného charakteru s výnimkou vodných ciest, pre ktoré platí predpis o vydání preukazu odbornej spôsobilosti na vedenie plavidla pre plavbu na Rýne Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Wasserfahrzeugen, gültig für alle Wasserstrassen der Mitgliedsstaaten einschliesslich der Seeschiffahrtsstrassen bis zur Seefahrtgrenze. Die Qualifikation gilt nicht für Wasserstrassen, für die ein Befähigungsausweis zur Führung von Fahrzeugen am Rhein vorgeschrieben ist.**
9. *Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz / Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)*
10. *Dátum skončenia platnosti preukazu / Gültig bis*
11. *Záznamy obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia) / Vermerk (e), Beschränkungen*

Certificat de capitaine de classe I (B)

(recto)

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

Slovenská republika
Dopravný úrad



1. **Vzorová Ing. Mgr., Csc.**
2. **Jana**
3. **01.01.1990-SK-Bratislava**
4. **01.01.2013**
5. **1849/13**
6. 
7.
8. **B**
9. **Radar,**
10. **Bez obmedzenia**
11. **Duplikát**

(verso)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

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

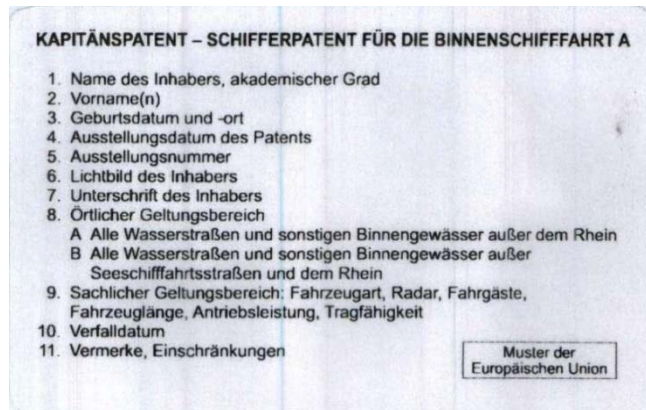
Modèles de patentes autrichiennes de capitaine Catégorie A et catégorie B

Patente de capitaine A

(recto)



(verso)



Patente de capitaine B

(recto)



(verso)



Modèle du certificat de conduite bulgare

(recto)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА НА ЕВРОПА <i>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT</i>		РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ REPUBLIK BULGARIEN Морска администрация Русе <i>Seeadministration Ruse</i>
5. 24685	1. Димитров <i>Dimitrov</i>	
6. 	2. Камен Искренов <i>Kamen Iskrenov</i>	
	3. 11.08.1969 Русе <i>Ruse</i>	
	4. 29.10.2010	
	8. Капитан вътрешно плаване <i>Kapitan in der Binnenschiffahrt</i>	
6a. 6908116306	9. - R	
7. 	-	
	11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0 <i>Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0</i>	
10. 21.10.2015		

(verso)

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

4501234

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

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

**Liste des services de la médecine du travail et des médecins agréés
(Articles 7.01 chiffre 3 lettre a), 7.02 chiffre 3 lettre a), 7.03 chiffre 2, lettre a),
7.04 chiffre 1 lettre c))**

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	T. 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	T. 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES	T. 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI	T. 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT	T. 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	T. 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	T. 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	T. 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	T. 00 32 2 524 97 97

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR T. 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN T. 00 32 3232 23 82 (réservé aux élèves en formation à „Cenflumarin“)
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY T. 00 32 8521 12 50 (réservé aux élèves de l'école de Huy)
CH	1. Augenklinik (Universitätsspital Basel) Mittlere Strasse 91 Postfach CH-4031 BASEL T. 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Baselland, Augenklinik Mühlemattstrasse 13 CH-4410 LIESTAL T. 00 41 61 925 25 90
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln T. 00 41 61 821 82 60
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG T. 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN T. 00 49 228 400 72 27 oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr
F	1. Docteur François MISS 2, rue du Vieux Marché aux Grains 67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERALT 14, place Armes 21170 SAINT-JEAN-DE-LOSNE T. 00 33 3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20, place des Halles Tour Europe 67000 STRASBOURG T. 00 33 3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1, rue Saint-Aloïse 67100 STRASBOURG T. 00 33 3 88 34 60 54

Appendice 1 à l'instruction de service n° 2

F	5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER Docteur Laurent TRITSCH 18, route du Rhin 67760 GAMBSHEIM T. 00 33 3 88 96 73 84
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM T. 00 31 10 266 86 84

Appendice 2 à l'instruction de service n° 5

Formations de base agréées pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-001 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)
NL-002 ²	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 ³	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003 ⁴	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	
NL-004 ⁵	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-006 ⁶	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁷	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	

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

2 Valable du 1^{er} juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

3 Valable du 31 octobre 2018 jusqu'au 1^{er} juillet 2019

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

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

6 Valable du 1^{er} juin 2015 jusqu'au 1^{er} juin 2020

7 Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1^{er} juin 2020

N° d'ordre If. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-007 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	voir Annexe C1 au RPN (art. 5.03 au RPN)

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

Appendice 3 à l'instruction de service n° 5

Stages de recyclage agréés pour les experts en navigation à passagers

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-001 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	voir annexe C1 au RPN
NL-002 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 ³	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003 ⁴	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	
NL-004 ⁵	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-006 ⁶	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁷	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	

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

2 Valable du 1^{er} juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

3 Valable du 31 octobre 2018 jusqu'au 1^{er} juillet 2019

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

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

6 Valable du 1^{er} juin 2015 jusqu'au 1^{er} juin 2020

7 Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1^{er} juin 2020

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-007 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	voir annexe C1 au RPN

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

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

Certificats de secouriste des organisations de secours valables immédiatement

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-101 ¹	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	Formation de base de secouriste	voir Annexe C2 au RPN ²	
NL-102 ³	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Formation de base de secouriste		
NL-102 ⁴	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Formation de base de secouriste		
NL-103 ⁵	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www@okmaritime.nl	Formation de base de secouriste		
NL-104 ⁶	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	Formation de base de secouriste		
NL-105 ⁷	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	Formation de base aux premiers secours		
NL-106 ⁸	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	Formation de base aux premiers secours		

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

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

³ Valable du 1^{er} juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

⁴ Valable du 31 octobre 2018 jusqu'au 1^{er} juillet 2019

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

⁶ Valable du 20 décembre 2015 jusqu'au 20 décembre 2020

⁷ Valable du 1^{er} octobre 2014 jusqu'au 1^{er} octobre 2019

⁸ Valable du 1^{er} juin 2015 jusqu'au 1^{er} juin 2020

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-106 ¹	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	Formation de base aux premiers secours	voir Annexe C2 au RPN ²	
NL-107 ³	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	Formation de base aux premiers secours		
NL-108 ⁴	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	Formation de base aux premiers secours		

¹ Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1er juin 2020

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

³ Valable du 22 mars 2012 jusqu'au 22 mars 2017

⁴ Valable du 1^{er} février 2016 jusqu'au 1^{er} février 2021

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

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

Etat / N° d'ordre	Centre de formation	Contact	Modèle
NL-01 ¹	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	voir annexe 3 au RPN ²
NL-02 ³	Nautiek Trainingen Bratantplein 74 NL-5401 GS Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-02 ⁴	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-03 ⁵	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	peter@okmaritime.nl	
NL-04 ⁶	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede		
NL-04 ⁷	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg		
NL-05 ⁸	G4S Training & Safety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06 ⁹	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam		
NL-07 ¹⁰	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek		
NL-08 ¹¹	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum		

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

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

3 Valable du 1^{er} juillet 2013 jusqu'au 12 février 2018

4 Valable du 31 octobre 2018 jusqu'au 1^{er} juillet 2019

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

6 Valable du 1^{er} juin 2015 jusqu'au 1^{er} juin 2020

7 Valable du 23 mars 2018 jusqu'au 1^{er} juin 2020

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

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

10 Valable du 1^{er} février 2016 au 1^{er} février 2021

11 Valable du 1^{er} octobre 2014 jusqu'au 1^{er} octobre 2019

6.3 Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

Tachygraphes

**Sociétés spécialisées agréées pour le montage et le contrôle
conformément à l'article 3.10 et à l'annexe A3
du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin
État : Novembre 2018**

...

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ¹

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Scellé n° NT60, NT61

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

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Scellé n° 41

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

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Scellé n° M34
(Ayant cessé sont activité le 31.7.2018)

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Scellé n° M53

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

PROTOCOLE 24

Approbation des comptes de l'exercice 2017 de la Commission centrale

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2017 de la CCNR,
vu également le rapport sur les comptes 2017 de l'organisme de contrôle PWC,
la Commission centrale approuve ces comptes et donne quitus au Secrétaire général.

PROTOCOLE 25

Quitus pour les comptes de l'exercice 2017 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2017 du CASS,
vu également le rapport sur les comptes 2017 de l'organisme de contrôle PWC,
la Commission centrale donne quitus au Secrétaire général pour les comptes 2017.

PROTOCOLE 26

Quitus pour les comptes de l'exercice 2017 du Multi Annual Financial Arrangement (MAFA)

Résolution

Vu le rapport du Secrétariat sur les comptes 2017 du MAFA,
vu également le rapport sur les comptes 2017 du MAFA par l'organisme de contrôle PWC,
la Commission centrale donne quitus au Secrétaire général pour ces comptes.

PROTOCOLE 27

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 2019.

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						13 289	419	11 048	324	2 ans
10e échelon						12 870	419	10 724	324	2 ans
9e échelon						12 450	419	10 400	324	2 ans
8e échelon			14 063	462	2 ans	12 031	419	10 076	324	2 ans
7e échelon			13 601	462	2 ans	11 612	419	9 752	324	2 ans
6e échelon	15 044	620	13 139	462	2 ans	11 193	419	9 428	324	1 an
5e échelon	14 423	620	12 677	462	2 ans	10 774	419	9 104	215	1 an
4e échelon	13 803	620	12 215	310	1 an	10 355	269	8 889	215	1 an
3e échelon	13 182	414	11 906	310	1 an	10 086	269	8 675	215	1 an
2e échelon	12 768	414	11 596	310	1 an	9 817	269	8 460	215	1 an
1er échelon	12 354		11 286		1 an	9 549		8 245		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	9 492	275	8 344	257	6 671	198	4 992	116	3 ans
10è échelon	9 217	275	8 087	257	6 473	198	4 875	116	3 ans
9è échelon	8 942	275	7 830	257	6 274	198	4 759	116	3 ans
8è échelon	8 666	275	7 573	257	6 076	198	4 642	116	2 ans
7è échelon	8 391	275	7 316	257	5 878	198	4 526	116	2 ans
6è échelon	8 116	275	7 059	257	5 679	198	4 410	116	2 ans
5è échelon	7 841	275	6 802	257	5 481	198	4 293	116	2 ans
4è échelon	7 565	185	6 545	171	5 282	131	4 177	116	1 an
3è échelon	7 380	185	6 374	171	5 152	131	4 061	116	1 an
2è échelon	7 195	185	6 203	171	5 021	131	3 944	116	1 an
1er échelon	7 010		6 032		4 891		3 828		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	4 913	122	4 337	109	3 798	96	3 289	82	2 916	75	3 ans
10è échelon	4 792	122	4 227	109	3 702	96	3 207	82	2 841	75	3 ans
9è échelon	4 670	122	4 118	109	3 606	96	3 126	82	2 767	75	3 ans
8è échelon	4 548	122	4 009	109	3 510	96	3 044	82	2 692	75	2 ans
7è échelon	4 427	122	3 899	109	3 414	96	2 962	82	2 618	75	2 ans
6è échelon	4 305	122	3 790	109	3 318	96	2 880	82	2 543	75	2 ans
5è échelon	4 184	122	3 681	109	3 222	96	2 799	82	2 468	75	2 ans
4è échelon	4 062	122	3 571	109	3 126	96	2 717	82	2 394	75	1 an
3è échelon	3 940	122	3 462	109	3 030	96	2 635	82	2 319	75	1 an
2è échelon	3 819	122	3 353	109	2 933	96	2 553	82	2 245	75	1 an
1er échelon	3 697		3 243		2 837		2 471		2 170		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	4 139	97	3 725	87	3 387	80	3 045	70	2 794	65	2 542	60	3 ans
10è échelon	4 041	97	3 638	87	3 308	80	2 975	70	2 729	65	2 482	60	3 ans
9è échelon	3 944	97	3 551	87	3 228	80	2 906	70	2 664	65	2 421	60	3 ans
8è échelon	3 847	97	3 464	87	3 148	80	2 836	70	2 598	65	2 361	60	2 ans
7è échelon	3 750	97	3 377	87	3 068	80	2 767	70	2 533	65	2 301	60	2 ans
6è échelon	3 653	97	3 290	87	2 989	80	2 697	70	2 467	65	2 240	60	2 ans
5è échelon	3 556	97	3 203	87	2 909	80	2 628	70	2 402	65	2 180	60	2 ans
4è échelon	3 459	97	3 116	87	2 829	80	2 558	70	2 337	65	2 120	60	1 an
3è échelon	3 362	97	3 030	87	2 750	80	2 489	70	2 271	65	2 060	60	1 an
2è échelon	3 265	97	2 943	87	2 670	80	2 419	70	2 206	65	1 999	60	1 an
1er échelon	3 168		2 856		2 590		2 350		2 140		1 939		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	8 429	250	6 771	200			3 ans
9è échelon	8 179	250	6 571	200			3 ans
8è échelon	7 929	250	6 370	200			2 ans
7è échelon	7 680	250	6 170	200			2 ans
6è échelon	7 430	250	5 969	200			2 ans
5è échelon	7 180	250	5 769	200			2 ans
4è échelon	6 930	250	5 569	200			1 an
3è échelon	6 680	250	5 368	200			1 an
2è échelon	6 430	250	5 168	200	4 210	162	1 an
1er échelon	6 180		4 968		4 048		1 an

PROTOCOLE 28

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 2018 et du 31 décembre 2018 au 1^{er} janvier 2019 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 2018 et celle du 31 décembre 2018 au 1^{er} janvier 2019 entre 18 heures et 8 heures,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 29

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^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019,

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 30

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 31

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 29 mai 2019 à Strasbourg.