

**COMMISSION  
CENTRALE  
POUR LA  
NAVIGATION  
DU RHIN**



**SESSION DE PRINTEMPS 2011**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2011 - I)**

**Bruxelles, le 27 mai 2011**



**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**CC/R (11) 1 final**

**SESSION DE PRINTEMPS 2011**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2011-I)**

**Bruxelles, le 27 mai 2011**



# SOMMAIRE

Pages

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

Protocole 1 : Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour ..... 1

## II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Coopération internationale de la CCNR (Union européenne, organisations internationales, Etats non membres) ..... 1

Protocole 3 : Règles relatives aux rapports entre la CCNR et la CDNI ..... 1

Protocole 4 : Remboursement de dépenses engagées 2010 et 2011 (décompte) entre la CCNR et la CDNI..... 4

Protocole 5 : Sécurité et fiabilité de la voie d'eau rhénane..... 6

Protocole 6 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR ..... 7

## III. Aspects économiques

Protocole 7 : Situation économique de la navigation rhénane – Effets de la crise économique ..... 14

## IV. Patentes de batelier et équipages

Protocole 8 : Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaque ..... 26

Protocole 9 : Arrangement administratif à conclure avec la République slovaque ..... 33

Protocole 10 : Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens ..... 51

Protocole 11 : Arrangement administratif à conclure avec la République d'Autriche..... 55

## V. Règles de circulation

Protocole 12 : Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (articles 1.08, 7.01) et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (articles 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, annexe I) par des prescriptions de caractère temporaire – Réduction des cas de noyade..... 81

	Pages
<b>VI. Prescriptions techniques des bateaux</b>	
Protocole 13 : Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (article 7.02, chiffre 2).....	89
Protocole 14 : Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 – Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord (Annexe N, Partie I).....	90
<b>VII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure</b>	
Protocole 15 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure .....	95
<b>VIII. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable</b>	
Protocole 16 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28, 2009-I-23) .....	95
Protocole 17 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à val – Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim - Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2010 .....	101
<b>IX. Relevé d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire</b>	
Protocole 18 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire .....	105
<b>X. Budget et administration</b>	
Protocole 19 : Budget pour 2012 de la Commission Centrale .....	139
Protocole 20 : Budget pour 2012 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans .....	139
Protocole 21 : Renouvellement des mandats du Secrétaire Général Adjoint et de l'Ingénieur en Chef.....	139
Protocole 22 : Désignation du Secrétaire du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans .....	140
Protocole 23 : Révision du tableau des emplois du Secrétariat .....	140
Protocole 24 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2010 de la Commission Centrale .....	142
<b>XI. Questions diverses</b>	
Protocole 25 : Communiqué à la presse .....	150
Protocole 26 : Date de la prochaine session .....	150



**RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2011**

---

**PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 2**

**Coopération internationale de la CCNR  
(Union européenne, organisations internationales, Etats non membres)**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 3**

**Règles relatives aux rapports entre la CCNR et la CDNI**

**Résolution**

La Commission Centrale,

considérant que la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, appelée la CDNI, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2009,

considérant qu'il y a lieu pour la CCNR de définir les conséquences de l'entrée en application de cette convention sur le plan juridique, administratif et financier au vu de ses compétences réglementaires et des responsabilités que prévoit cette convention à l'égard de son Secrétariat,

considérant que la CCNR peut exprimer à cette fin son accord avec les «règles relatives au rapport entre la CCNR et la CDNI » et figurant en annexe à la présente résolution,

charge son Secrétaire Général de porter la présente résolution à la connaissance de la Conférence des Parties contractantes de la CDNI.

**Annexe**



### **Règles relatives aux rapports entre la CCNR et la CDNI**

#### ***Règles générales :***

1. L'instrument de l'Acte de Mannheim et la CDNI sont des accords internationaux distincts et indépendants l'un de l'autre.
2. La conclusion et l'entrée en vigueur de la CDNI n'a pas eu pour objet ni pour effet, de modifier les compétences et les responsabilités de la CCNR telles qu'elles résultent de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin.

#### ***Tâches de la CCNR :***

3. La CCNR examine et règle de manière autonome toutes les questions concernant l'environnement qui ne sont pas réglées par la CDNI ou ne constituent pas le prolongement direct des stipulations de cette convention.

#### ***Tâches de la CDNI :***

4. Les questions soulevées par la mise en œuvre de la CDNI et de ses amendements ou modifications futurs relèvent des organes de la CDNI.
5. La CDNI gère ses affaires financières indépendamment de la CCNR et de manière autonome. La comptabilité de la CDNI est indépendante de celle de la CCNR. Le budget et la comptabilité de la CDNI sont régis par son Règlement financier. Le budget de la CDNI, est composé des budgets de la CPC et de l'IIPC. Ces budgets sont établis et adoptés par les organes compétents de la CDNI.

#### ***Secrétariat de la CDNI :***

6. Conformément aux stipulations des articles 10 (5) et 15 de la CDNI, le Secrétariat de la CPC et de l'IIPC est assuré par le secrétariat de la CCNR. Conformément à sa résolution 2007-II-15, la CCNR accepte de mettre son secrétariat à la disposition des organes de la CDNI.
7. Lorsqu'il agit pour le compte des organes de la CDNI, le Secrétariat est placé sous l'autorité de ces organes et leur rend compte. Les règlements intérieurs de la CPC et le l'IIPC, ainsi que le Règlement financier de la CDNI, définissent le rôle du secrétariat au regard de ces organes.
8. Par « Secrétariat », il y a lieu d'entendre l'ensemble des prestations de personnel, de locaux, de matériel et autres prestations nécessaires à la mise en œuvre de la CDNI. Le Secrétariat établit un décompte des prestations effectuées pour le compte de la CDNI sur la base des coûts effectifs et des indications fournies par la comptabilité analytique de la CCNR.
9. Le budget de la CDNI intègre le coût des prestations assurées par le secrétariat pour le compte des organes de la CDNI. Si le budget de la CDNI est insuffisant pour couvrir l'intégralité des prestations fournies, les montants correspondants sont prélevés sur le fonds de réserve de la CDNI.

#### ***Interactions :***

10. La CDNI ayant été ratifiée par tous les Etats membres de la CCNR, la CCNR se considère comme liée par les règles et normes figurant dans cet accord.
11. Les règles à fixer pour la mise en œuvre de la CDNI seront arrêtées dans le cadre de la CCNR dès lors qu'elles concernent la navigation rhénane et relèvent ainsi de la compétence de la CCNR.
12. La CCNR reprend dans ses règlements les règles et normes figurant dans la Convention CDNI ayant pour destinataire la navigation, afin de les rendre applicables sur le Rhin.

## **PROTOCOLE 4**

### **Remboursement de dépenses engagées 2010 et 2011 (décompte) entre la CCNR et la CDNI**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

considérant que la CCNR met son secrétariat à la disposition de la CDNI ; qu'il est convenu que les prestations effectuées par ce secrétariat au bénéfice de la CDNI et de ses organes sont en principe pris en charge par la CDNI,

considérant que les budgets 2010 et 2011 de la CDNI n'ont pas pris en compte toutes les dépenses exposées par le secrétariat pour le compte de la CDNI et de ses organes ; que les dépenses correspondantes sont énumérées dans l'annexe,

considérant qu'il est légitime que ces montants soient pris en charge par la CDNI, qu'il y a donc lieu pour la CCNR de charger son Secrétariat d'adresser une demande de paiement aux organes de la CDNI,

considérant que la CCNR exprime son accord avec l'imputation au budget 2012 des montants à rembourser,

charge son Secrétaire Général d'assurer l'exécution de la présente résolution.

#### **Annexe**

**Décompte des dépenses supportées par la CCNR au titre des exercices 2010 et 2011 et dont le remboursement n'est pas prévu aux budgets concernés de la CDNI**

Durant les années 2009 et 2010, le budget de la CCNR a supporté un certain nombre de charges qui n'ont pas été prévues au budget de la CDNI, compte tenu des délais et des difficultés de mise en route de cette nouvelle convention. Elles n'ont donc pas été récupérées par la CCNR. Cette situation va se poursuivre en 2011 compte tenu des dépenses prévues au budget CDNI pour cette année (Voir doc. PRE (10) 30 / CPC (10) 53 ainsi que PRE (10)m 35).

Les dépenses concernent essentiellement le temps consacré par le Secrétaire Général Adjoint à la CDNI, la prise en charge de travaux de traduction par le personnel du secrétariat et les frais généraux. A partir de 2012, l'ensemble de ces charges sera intégrée dans le budget de la CDNI (voir projet de budget 2012 pour la CDNI).

**Année 2010 (dépenses)**

Travail réalisé par le Secrétaire Général Adjoint (base horaire)	37.000 Euros
Travail réalisé par le personnel de traduction du secrétariat 700 pages à 30,00 Euros =	21.000 Euros

**ANNEE 2011 (prévisions)**

Travail réalisé par le Secrétaire Général Adjoint (base horaire)	28.000 Euros
Travail réalisé par le personnel de traduction du Secrétariat 700 pages 30,00 Euros =	21.000 Euros

**Total 2010 + 2011 = 107.000 Euros arrondis à 105.000 Euros**

Les détails de liquidation de ces montants peuvent être consultés auprès du secrétariat.

## PROTOCOLE 5

### Sécurité et fiabilité de la voie d'eau rhénane

#### Résolution

La Commission Centrale,

considérant que l'Acte de Mannheim donne pour mission à la Commission Centrale de veiller à préserver la libre navigation sur le Rhin et que celle-ci s'attache à améliorer durablement la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane et à intensifier les réflexions en cours en la matière,

considérant que les avaries et les interruptions de la navigation qui en résultent sont par conséquent une préoccupation permanente de la Commission Centrale, laquelle s'attache à tirer régulièrement les nécessaires enseignements de tels événements afin d'améliorer les conditions de navigation sur le Rhin,

soulignant avoir suivi avec attention à la fois l'avarie du bateau-citerne "Waldhof" survenue en janvier 2011 près de St. Goar et ses conséquences, ainsi que l'accident du bateau-citerne "Calendula 12" au cours du même mois,

soulignant qu'elle suit avec attention les discussions résultant des événements susmentionnés sur de possibles mesures visant à éviter d'autres accidents et interruptions de la navigation dues à des avaries ainsi que sur la limitation des conséquences négatives pour la navigation rhénane et intérieure,

exprimant ses remerciements aux autorités allemandes pour les informations mises à disposition et la grande qualité des travaux de renflouement effectués,

ayant pris acte des précisions et conclusions formulées au cours de la réunion organisée par les autorités allemandes les 27 et 28 avril 2011 sur les conséquences sur le plan du droit applicable dans le domaine des marchandises dangereuses ainsi qu'au cours de la réunion extraordinaire de la conférence consultative qu'elle a organisé le 9 mai 2011,

considérant que, lorsqu'un bateau subit une avarie, une priorité élevée devrait être accordée au dégagement du chenal navigable afin de rétablir le trafic fluvial et qu'il semble pertinent que les autorités compétentes procèdent à un échange au niveau international sur les enseignements et mesures concernant la gestion des perturbations du trafic fluvial afin d'identifier des mesures préventives appropriées et des moyens efficaces pour limiter les conséquences sur la navigation,

dans l'intention d'appuyer la profession de la navigation dans ses efforts visant à préserver le niveau de sécurité élevé de la navigation rhénane et de souligner à l'attention du secteur des chargeurs que les accidents actuels ne traduisent pas une baisse du niveau de sécurité et que la navigation rhénane demeurera aussi à l'avenir un partenaire fiable,

sans préjuger des conclusions des enquêtes en cours concernant des avaries de bateaux mais afin de garantir à titre préventif que toutes les informations disponibles relatives à d'éventuelles lacunes en termes de sécurité en navigation rhénane et intérieure seront prises en compte et évaluées,

- invite son secrétariat à lui soumettre à l'occasion de la prochaine session plénière un rapport intérimaire sur les résultats des discussions relatives à la sécurité et à la fiabilité de la voie d'eau rhénane et à lui soumettre des propositions concernant les suites à donner aux questions soulevées;
- invite ses comités à examiner des mesures appropriées afin d'améliorer le traitement des aspects liés à la stabilité par le personnel responsable des bateaux et en particulier afin de familiariser davantage avec les contrôles de la stabilité les conducteurs intervenant dans des secteurs de la navigation intérieure présentant des états de chargement critiques,

- invite ses comités à prendre en considération de manière appropriée les questions soulevées en matière de sécurité et de fiabilité de la voie d'eau lors de la préparation des programmes de travail 2011-2012 ,
- décide de procéder à un nouvel examen de ce thème lors de la prochaine session plénière.

## **PROTOCOLE 6**

### **Etat des ratifications de conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR**

Pas de résolution.

**Annexe**



**Convention révisée pour la navigation du Rhin**

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

**Protocoles entrés en vigueur**

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

**Protocole additionnel n° 2** : articles 2 paragraphe 3 et 4 nouveaux : conditions de transport  
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1985

**Protocole additionnel n° 3** : articles 23, 32 et 37 nouveaux : adaptation du montant des infractions  
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1982

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

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

**Protocoles en cours de ratification**

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

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

**Protocole additionnel n° 6** : augmentation à 25.000 euros du montant des amendes  
signé à Strasbourg le 21 octobre 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	20 avril 2000
SUISSE	24 septembre 2001

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

signée à Strasbourg le 4 novembre 1988, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1997

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

**1 Réserves et déclarations faites par l'Allemagne**

**Réserves :**

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

**Déclaration :**

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

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

**Réserve :**

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

**Déclaration :**

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

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

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

**Réserve :**

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

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

**Déclaration :**

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

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

**Réserve :**

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

**Déclaration :**

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

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

signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2009.

Dépôt des instruments de ratification :

Allemagne : 10 mars 2004

Belgique : 22 septembre 2009

France : 15 septembre 2005

Luxembourg<sup>1</sup> : 14 mai 2002

Pays-Bas : 10 juillet 2000

Suisse : 16 juillet 1998

<sup>1</sup>**Déclarations et réserves faites par le Luxembourg**

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

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

signée à Budapest le 22 juin 2001, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2005

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002

Luxembourg : 25 mars 2004

Roumanie : 3 avril 2004

Suisse : 19 mai 2004<sup>5</sup>

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 14 novembre 2005

Bulgarie : 19 avril 2006

Pays-Bas : 20 juin 2006

Russie : 11 avril 2007

France : 11 mai 2007

Allemagne : 10 juillet 2007

Slovaquie : 27 novembre 2007

Moldavie : 21 avril 2008

Belgique : 5 août 2008

Serbie : 10 juin 2010<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> **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.

<sup>6</sup> **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 février 2011  
Suisse : adhésion le 8 février 2011

## **PROTOCOLE 7**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

#### **Annexe**

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

### Année 2010 et perspectives pour l'année 2011

#### I. Remarques générales

##### a) Situation générale

Au cours de l'année 2010, les volumes transportés sur le Rhin ont progressés d'un peu plus de 10 %. La croissance a été d'environ 15,6 % au second semestre du fait notamment d'une nette progression des transports de produits pétroliers, de produits sidérurgiques et de conteneurs. Les évolutions favorables observables dans les secteurs de la cale sèche et de la chimie sont dues à l'effet de rattrapage consécutif à la crise. En décembre, des conditions météorologiques et hydrauliques ont limité les transports sur le Rhin.

Si sur l'ensemble de l'année les volumes transportés se situent encore en dessous de valeurs d'avant la crise, l'évolution au cours du second semestre tend à démontrer que le niveau de la demande de transport est en train d'atteindre à nouveau celui observable avant la crise.

##### b) Hydraulicité

L'hydraulicité a évolué en 2010 à des niveaux permettant un chargement à pleine capacité pendant l'essentiel de l'année. Ce n'est qu'au mois de décembre que des crues conséquentes sont apparues qui se sont poursuivies au cours du mois de janvier 2011 suite à de fortes précipitations. Ces dernières ont entravé la navigation pendant plusieurs jours.

##### c) Prix des carburants

Sur l'ensemble de l'année 2010, les prix des carburants ont été orientés à la hausse. C'est ainsi qu'une hausse de l'ordre de 50 % a pu être observée au cours de cette année, la progression s'étant nettement accélérée au second semestre.

#### II. Situation de la cale sèche

##### a) Volumes transportés

Si les volumes transportés par la cale sèche ont progressé de l'ordre de 10,6 % sur l'ensemble de l'année, la demande de transport a été encore plus soutenue au second semestre avec une augmentation de 14,3 %.

##### *Secteur agricole*

Les récoltes de céréales ont été nettement inférieures à celles de 2009 et l'on a pu assister à un recul des volumes transportés de l'ordre de 10 % sur l'ensemble de l'année. Une nette reprise de ce type de transports dépassant 21 % a pu être notée. Elle s'explique par des importations de céréales par les ports maritimes pour satisfaire les besoins générés notamment aussi par la production de biocarburants. Les transports de denrées alimentaires et de fourrage se sont également faiblement repliés en 2010.

Une forte reprise des transports d'engrais a pu être notée sur l'ensemble de l'année avec une augmentation de près de 29 % des volumes transportés.

### **Secteur sidérurgique**

Les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont, en 2010, à nouveau atteint leur niveau d'avant la crise après une progression de plus de 36 % des volumes transportés en 2010. L'essentiel du rattrapage étant effectué, le taux de progression n'a plus été que de 17 % au 2<sup>ème</sup> semestre 2011 comparé au 2<sup>ème</sup> semestre de l'année 2009.

Les transports de produits sidérurgiques ont progressé de l'ordre de 9,6 % sur l'ensemble de l'année et de près de 34 % au second semestre par rapport au second semestre 2009.

### **Secteur énergétique : charbon**

Les transports de charbon ont progressé de l'ordre de 23 % en 2010 dans le cadre du rattrapage après la crise. Dans ce secteur, des évolutions différentes ont pu être observées en 2010 pour les deux principaux segments. Ainsi, les transports de coques de charbon ont progressé en relation avec l'activité dans le secteur sidérurgique à laquelle ils sont destinés, alors que les transports de charbon vapeur ont diminué sous l'effet d'une concurrence accrue du gaz naturel au niveau des centrales thermiques, compte tenu notamment du niveau actuel du prix.

### **Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction**

Les transports de sables et graviers ont diminué de près de 5 % en 2010 du fait d'une demande en faible progression combinée aux effets d'un hiver 2009 / 2010 très rigoureux et long. Au second semestre une progression de près de 4,5 % a pu être constatée. Sur l'ensemble de l'année, les volumes transportés se trouvent toujours à environ 17 % en deçà des volumes transportés avant la crise. L'effet de rattrapage n'a donc pas encore réellement joué dans ce secteur. Il convient à cet égard de noter que sur le Rhin traditionnel, l'essentiel de ces transports est réalisé dans le cadre des voyages en retour depuis le Rhin supérieur. Ils sont proposés sur le marché à des niveaux de frets à peine supérieurs aux charges d'exploitation et permettent ainsi essentiellement de contribuer à leur couverture. Pour la navigation rhénane, ces transports ne constituent plutôt un secteur d'appoint qu'un segment de marché autonome.

#### **b) Niveau des frets**

Une progression du niveau des frets à certes pu être observée dans le secteur de la cale sèche en 2010. Il convient de noter que cette progression est inférieure à celle des volumes transportés. Dans un contexte d'hydraulicité permettant sur l'essentiel de l'année un chargement à pleine capacité des bateaux, elle a pour l'essentiel été occasionnée par l'effet des clauses d'indexation sur le gazole, même si l'augmentation progressive de la demande de transport y a également contribué.

#### **c) Transports par conteneurs**

A l'image du commerce mondial et de l'activité dans les ports maritimes, les transports par conteneurs ont progressé pour atteindre en cours d'année les niveaux d'avant la crise. On note ainsi une progression en volumes de plus de 12 % sur le Rhin en 2010. La progression s'est accélérée au second semestre pour atteindre 16,6%. Si les conteneurs pleins ont progressés de près de 10 % sur l'année et de 16,6 % au second semestre, ce sont les transports de conteneurs vides qui se sont le plus développés avec des taux de croissance dépassant 20 % tout au long de l'année. Cette forte progression des transports de conteneurs vides s'explique par un manque structurel de conteneurs vides dans les ports maritimes.

### III. Situation dans le secteur de la cale citerne

#### a) Volumes transportés

Dans le secteur de la cale citerne, l'année 2010 a été marquée par une progression de l'ordre de 9 % des volumes transportés sur l'ensemble de l'année, la progression ayant dépassé 19 % au second semestre.

#### **Secteur énergétique : produits pétroliers**

Dans l'ensemble, les transports de produits pétroliers ont connus au cours de l'année 2010 une augmentation 4,6 %. Au second semestre, une progression de l'ordre de 23,5 % des volumes transportés a pu être notée. Le fait que les prix soient restés durablement élevés, s'est traduit par le maintien des stocks à un niveau faible, les consommateurs n'achetant que les volumes nécessaires pour couvrir leurs besoins immédiats.

#### **Secteur chimique**

Les volumes transportés dans le secteur chimique ont progressé en 2010 de plus de 15,5 %. On constate un léger ralentissement de cette tendance au second semestre avec +13,8 %, qui peut s'expliquer par l'arrivée à terme du phénomène de rattrapage dans ce secteur.

#### b) Niveau des frets

Au début et vers la fin de l'année 2010, les frets se sont maintenus en navigation citerne à un niveau inférieur à celui enregistré au cours des deux années précédentes. En automne, l'effet saisonnier habituellement favorable au niveau des frets a été moins marqué que d'ordinaire. Ceci s'explique davantage par une hydraulité favorable et à un développement de l'offre que par le niveau de la demande.

### IV. Evolution de l'offre de cale

#### **Cale sèche**

Au cours de l'année 2010, 24 (*contre 72 en 2009*) nouveaux automoteurs de cale sèche d'une capacité globale de 73 000 tonnes ainsi que 24 (*contre 44 en 2009*) barges de poussage d'une capacité de 37 000 tonnes ont été mis en service. Ceci confirme la baisse significative du nombre des nouvelles constructions qui avait été annoncée pour ce secteur.

Bien que le nombre des bateaux à cale sèche déchirés en 2010 ait connu une forte hausse par rapport aux années précédentes, la capacité retirée du marché (environ 25 000 tonnes) dans les entreprises de déchirage néerlandaises, ne représente en volume qu'1/5 de la capacité ajoutée. A ceci s'ajoute le fait que la capacité ajoutée représente une productivité supérieure à celle de la capacité déchirée. Concernant le rapport entre l'offre et la demande, il peut être constaté en navigation de cale sèche que, malgré les effets de rattrapage qui ont permis d'augmenter les volumes de transport jusqu'à un niveau proche de celui enregistré avant la crise, l'indicateur important qu'est le niveau de fret permet de conclure que l'offre de transport demeure trop élevée par rapport à la demande, notamment dans le segment du marché utilisant des bateaux de grandes dimensions. Afin d'atteindre un équilibre, une augmentation supplémentaire des volumes de transport et/ou une réduction de la cale disponible seraient nécessaires, ce malgré la baisse significative de l'activité de constructions de nouvelles unités observable.

#### **Cale citerne**

Sur le marché de la navigation citerne, l'année 2010 a été comparable à l'année précédente en termes de nouvelles constructions. Ainsi 79 automoteur-citernes représentant environ 250.000 tonnes de capacité ont été mis en service. La transformation de la flotte de la simple coque en double coque s'est donc activement poursuivie. Il convient de noter, qu'en 2008, face à la forte régression du marché de la cale sèche, des commandes de bateaux à cale sèche ont été remplacées en dernière minute par des commandes de bateaux-citernes. Ceci contribue également à expliquer cette arrivée massive de cale sur le marché qui s'est poursuivie en 2010. Il existe deux moyens de retirer des bateaux du marché de l'Europe occidentale : les déchirages (leur nombre a été relativement faible en 2010) ou les ventes à des États tiers hors de l'Europe qui ne sont pas soumis au règlement ADN. Celles-ci ne peuvent pas être prises en compte sur le plan statistique.

Le rapport entre l'offre et la demande ne s'est guère modifié en 2010, malgré une activité soutenue dans le domaine des nouvelles constructions. Ceci est dû au fait que la demande a augmenté dans les mêmes proportions que l'offre.

## **V. Conditions d'exploitations en 2010**

### **Coûts**

Parmi les coûts d'exploitations, c'est le poste des charges de carburant qui a connu au cours de l'année 2010 la hausse la plus significative.

### **Recettes**

Malgré une nette augmentation des volumes transportés, les frets se sont maintenus à un niveau insuffisant pour permettre pas une exploitation satisfaisante.

### **Situation financière des entreprises**

La situation financière des entreprises de la navigation à cale sèche demeure incertaine, le niveau des frets généralement faible n'ayant pas permis de reconstituer leur trésorerie malgré l'augmentation des volumes transportés.

La situation financière des entreprises de navigation intérieure s'est également dégradée en navigation citerne en raison d'une surcapacité croissante sur le marché et de ses conséquences.

## **VI. Perspectives pour 2011**

Les transports ont été perturbés début 2011 par l'interruption de la navigation rhénane consécutive à la crue et à l'accident du "Waldhof", d'où une baisse temporaire des volumes de marchandises manutentionnées sur le Rhin moyen et supérieur.

### **Demande de transport en cale sèche**

Les prévisions économiques générales permettent de prévoir un ralentissement du rythme de croissance en 2011. L'effet de rattrapage consécutif à la crise financière peut-être considéré comme achevé. Si la demande de transport devrait progresser dans l'ensemble à un rythme plus lent, le fait que le niveau de 2008 soit atteint en 2011 ne fait aucun doute. Dans un contexte de demande toujours croissante en 2011 et d'une tendance au ralentissement des nouvelles constructions, le marché pourrait s'approcher davantage en 2011 d'un équilibre entre offre et demande. L'activité au niveau des ports maritimes a au cours des 1ers mois de 2011 été relativement stable par rapport aux derniers mois de 2010. Il s'agit là d'une conséquence du rythme de croissance dorénavant moins soutenu au niveau de l'industrie européenne et de l'effet ralentissant sur l'activité économique du niveau élevé des matières premières. Les prévisions effectuées sur la base de la consommation d'acier permettent de conclure que la production d'acier connaîtra cette année une augmentation moins forte – au moins en Europe – et que ceci aura également une incidence sur la demande de transport sur le Rhin.

Ce ralentissement annoncé de la croissance du secteur de l'acier permet de conclure aussi pour 2011 à une hausse moins marquée de la demande de transport pour le charbon.

En 2011, la hausse de l'activité du secteur de la construction devrait avoir un effet stimulant. Toutefois, l'hiver 2010/2011 a également été long et rigoureux, provoquant l'interruption de divers chantiers. La hausse des transports pourrait par conséquent être modeste en 2011.

Les transports de conteneurs ont fortement régressé au cours des premiers mois de l'année 2011 en raison de l'interruption de la navigation sur le Rhin durant plus de quatre semaines en janvier et février. Ceci a montré une fois de plus que les modes de transport terrestres (le rail et la route) ne sont actuellement en mesure de prendre en charge à brève échéance qu'une partie des volumes normalement transportés par la navigation rhénane. Il est toutefois probable que les logisticiens entament des réflexions stratégiques visant à permettre un transfert efficace vers d'autres modes de transport en cas de perturbations.

### **Demande de transport en cale citerne**

Les cours du pétrole ont atteint un pic au printemps 2011 et ont baissé d'environ 15 % entre temps. Compte tenu des faibles volumes stockés, il existe pour 2011 un potentiel de rattrapage susceptible de stimuler la demande de transport. L'effet de rattrapage étant à présent réalisé pour les transports de produits chimiques, la progression des volumes devrait être moindre en 2011.

### **Evolution du trafic rhénan traditionnel**

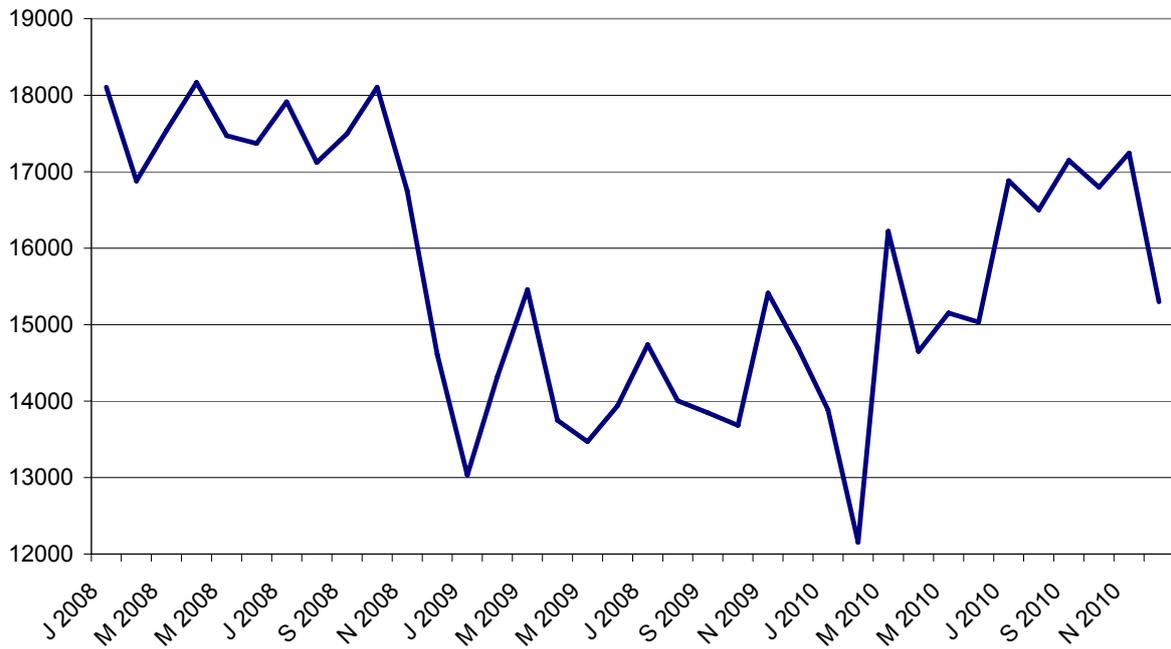
<b>Année (en 1000 t)</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>Evolution 2010/2009</b>	<b>2ème sem. 2010</b>	<b>2ème sem. 2009</b>	<b>Evolution 2010/2009</b>
<b>0 Produits agricoles</b>	7497	8342	<b>-10,1%</b>	5003	4109	<b>21,8%</b>
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	10349	10820	<b>-4,4%</b>	5192	5738	<b>-9,5%</b>
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	28375	23017	<b>23,3%</b>	14746	11774	<b>25,2%</b>
<b>3 Produits pétroliers</b>	29457	28126	<b>4,7%</b>	15660	12682	<b>23,5%</b>
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	31087	22818	<b>36,2%</b>	15632	13339	<b>17,2%</b>
<b>5 Produits métallurgiques</b>	8922	8140	<b>9,6%</b>	5123	3835	<b>33,6%</b>
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	33781	35501	<b>-4,8%</b>	17709	16943	<b>4,5%</b>
<b>7 Engrais</b>	4065	3159	<b>28,7%</b>	2326	1722	<b>35,1%</b>
<b>8 Produits chimiques</b>	18998	16448	<b>15,5%</b>	9801	8616	<b>13,8%</b>
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	15976	14790	<b>8,0%</b>	8681	7624	<b>13,9%</b>
<b>Total</b>	<b>188507</b>	<b>171161</b>	<b>10,1%</b>	<b>99875</b>	<b>86381</b>	<b>15,6%</b>

<b>Année</b>	<b>2010</b>		<b>2009</b>		<b>Evolution</b>		
	<b>Vides</b>	<b>Pleins</b>	<b>Vides</b>	<b>Pleins</b>	<b>Vides</b>	<b>Pleins</b>	<b>Ensemble</b>
<b>Conteneurs en EVP</b>	448 975	1 445 560	372 924	1 317 642	<b>20,4%</b>	<b>9,7%</b>	<b>12,1%</b>

<b>2<sup>ème</sup> semestre</b>	<b>2010</b>		<b>2009</b>		<b>Evolution</b>		
	<b>Vides</b>	<b>Pleins</b>	<b>Vides</b>	<b>Pleins</b>	<b>Vides</b>	<b>Pleins</b>	<b>Ensemble</b>
<b>Conteneurs en EVP</b>	248 160	766 435	201 572	668 763	<b>23,1%</b>	<b>14,6%</b>	<b>16,6%</b>

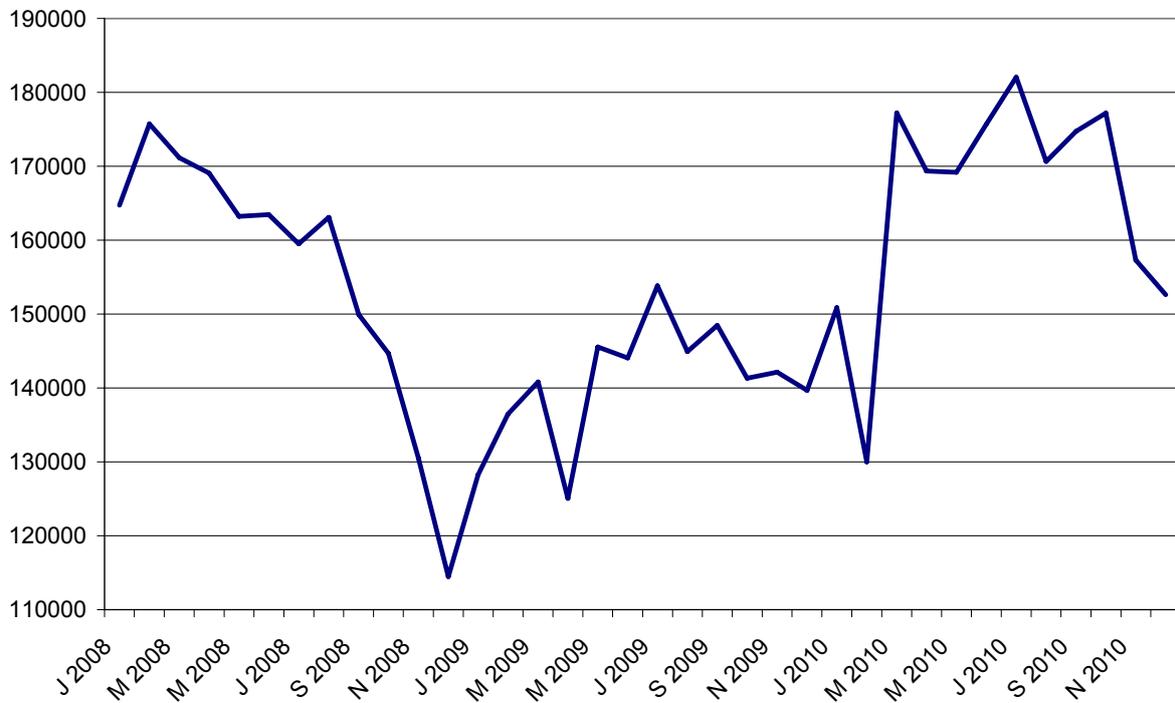
Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

### Evolution mensuelle des transports de marchandises sur le Rhin traditionnel (en 1000 t)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

### Evolution mensuelle des transports de conteneurs sur le Rhin Traditionnel (en EVP)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

### Prévisions pour 2011 (navigation intérieure allemande)

Secteur	Production / Importation	Part du transport total	Incidence prévue sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture	Les mauvaises récoltes sont compensées par des importations via les ports maritimes	16,00%	0
Charbon	Prévision transport + 5 % par rapport à 2010	19,00%	+
Sidérurgie : Minerai	Production allemande d'acier : en 2011 : + 7 % par rapport à l'année précédente	20%	++
Sidérurgie : fer, acier	Production allemande d'acier : en 2011 : + 7 % par rapport à l'année précédente	8,00%	++
Matériaux de construction	Légère reprise de la demande dans le secteur de la construction mais nouvel hiver froid	27,00%	+
Autres marchandises / conteneurs	Stabilité de la hausse dans le secteur des conteneurs	10%	+++
<b>Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche</b>			<b>+</b>
Produits pétroliers	Cours élevé du pétrole, fin de l'effet de stockage	60%	0
Chimie	Industrie chimique : hausse de 5 à 10 %	40%	++
<b>Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne</b>			<b>+</b>

**Sources :**

Eurofer

Euracoal

Verein Deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

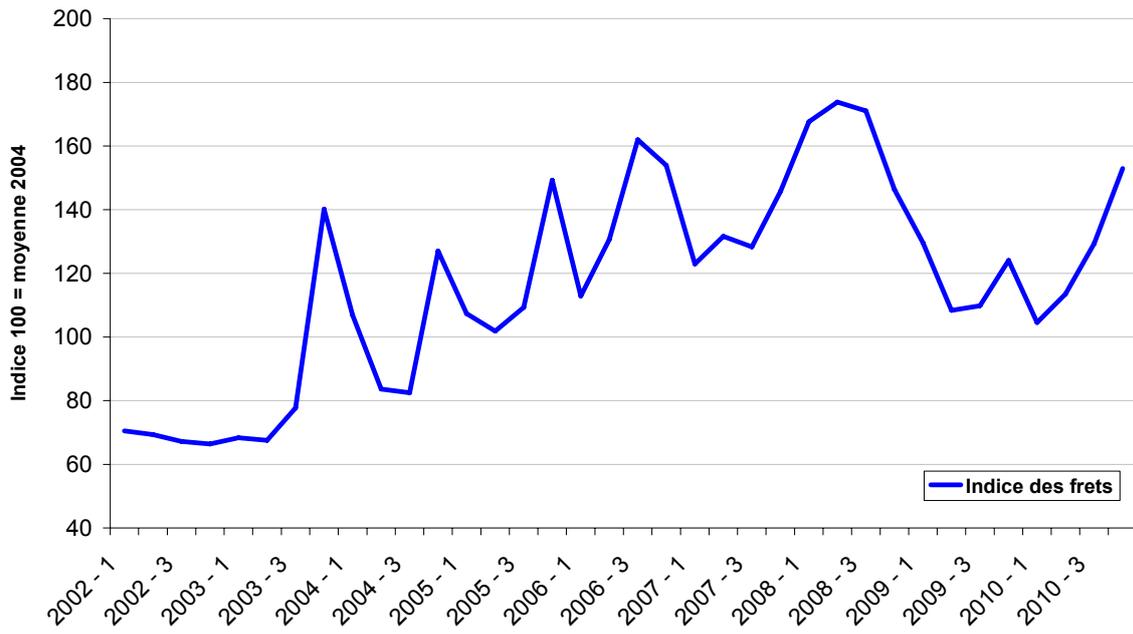
CEFIC

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

**Evolution**

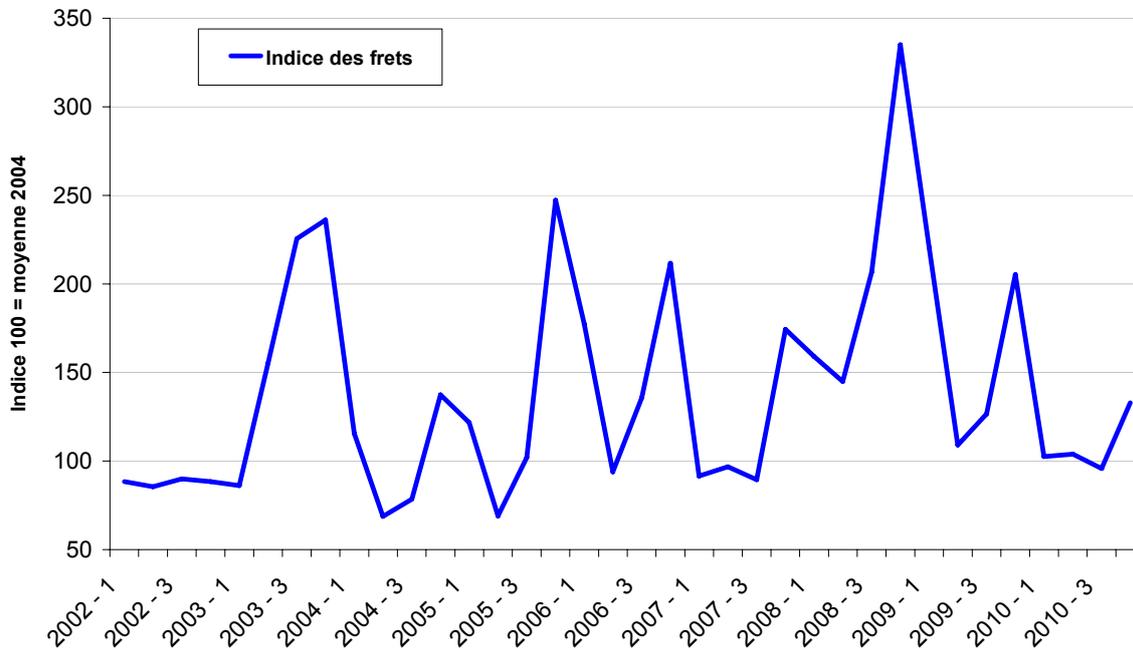
0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
> 20 %	----- / +++++

### Evolution des frets dans la cale sèche



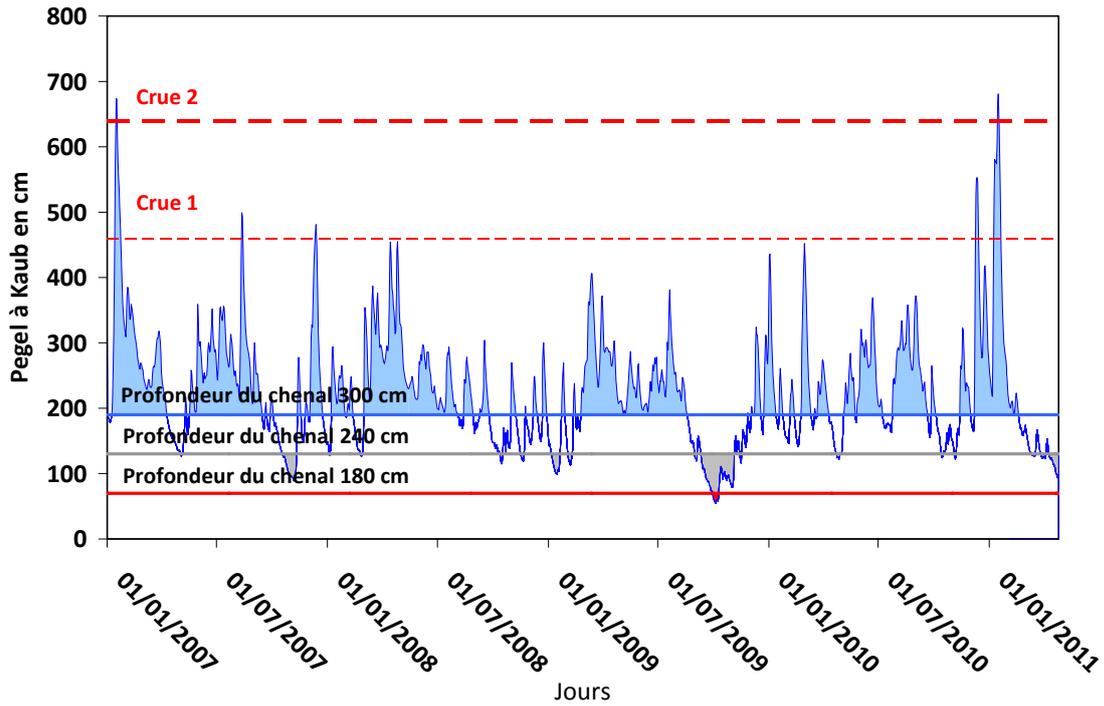
Sources : NEA

### Evolution des frets dans la cale citerne (secteur pétrolier)



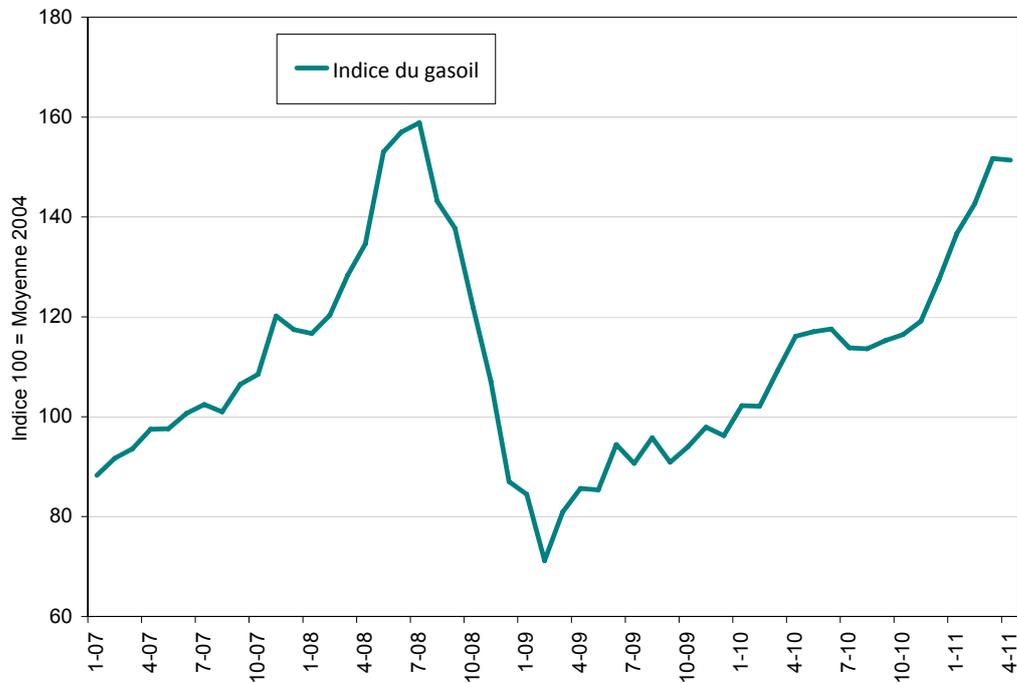
Sources : NEA, PJK international

### Evolution de l'hydraulicité à Kaub



Sources : BAFG

### Evolution des prix du gasoil



Sources : CBRB

### Nouvelles constructions

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

Type de bateau	2008			2009			2010		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
<b>Automoteurs</b>	68	226750	92944	72	237668	114002	24	73000	36000
<b>Barge ordinaires</b>	38	70260		44	97461		24	37000	0
<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>297010</b>	<b>92944</b>	<b>116</b>	<b>335129</b>	<b>114002</b>	<b>48</b>	<b>110000</b>	<b>36000</b>
<b>Automoteurs citernes</b>	47	117500	31870	87	228020	72778	79	250000	42000
<b>Barges citernes</b>	0	0		0	0		3	5230	
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>117500</b>	<b>31870</b>	<b>87</b>	<b>228020</b>	<b>72778</b>	<b>82</b>	<b>255230</b>	<b>42000</b>
<b>Pousseurs</b>	3		1684	6		11188	2		1368
<b>Remorqueurs</b>	3		0	6		1697	0		0
<b>Total</b>	<b>6</b>		<b>1684</b>	<b>12</b>		<b>12885</b>	<b>2</b>		<b>1368</b>
<b>Bateaux à cabines</b>	3		5092	9			3		2871
<b>Bateaux à passagers</b>	6		3092	1			4		2828
<b>Total</b>	<b>9</b>		<b>8184</b>	<b>10</b>		<b>0</b>	<b>7</b>		<b>5699</b>

Type de bateau	2011 (Fin avril)			Total depuis 2002		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
<b>Automoteurs</b>	2	4874	3148	375	1109693	464113
<b>Barge ordinaires</b>	1	2592		237	430407	0
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>7466</b>	<b>3148</b>	<b>612</b>	<b>1540100</b>	<b>464113</b>
<b>Automoteurs citernes</b>	3	16265	3394	434	1207264	377064
<b>Barges citernes</b>	0			11	12162	0
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>16265</b>	<b>3394</b>	<b>445</b>	<b>1219426</b>	<b>377064</b>
<b>Pousseurs</b>	1		1268	16		17776
<b>Remorqueurs</b>	0			14		13823
<b>Total</b>	<b>1</b>		<b>1268</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>31599</b>
<b>Bateaux à cabines</b>	0		0	58	1644	43755
<b>Bateaux à passagers</b>	0		0	30	1959	19628
<b>Total</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>88</b>		<b>63383</b>

Source : IVR

## PROTOCOLE 8

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

#### Résolution

La Commission Centrale,

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

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

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

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

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

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

#### I

Reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-I-9, la validité sur le Rhin du certificat slovaque de capitaine de classe I délivré par l'autorité slovaque compétente, en vertu de la loi 338/2000 du 22 septembre 2000, dernièrement modifiée le 31 décembre 2010, et du décret du Ministère des transports n°12/2005 du 25 novembre 2005 sur les qualifications et les compétences professionnelles des membres d'équipage, dernièrement modifié le 11 octobre 2007, dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

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

#### II

Reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-I-9, la validité sur le Rhin du certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar délivré en vertu de la loi 338/2000 du 22 septembre 2000, dernièrement modifiée le 31 décembre 2010, et du décret du Ministère des transports n°12/2005 du 25 novembre 2005 sur les qualifications et les compétences professionnelles des membres d'équipage, dernièrement modifié le 11 octobre 2007.

### III

Adopte les modifications aux annexes D5 et D6 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, figurant en annexe à la présente résolution.

Ces modifications, telles qu'elles apparaissent en annexe, entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2011, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-I-9.

#### **Annexe**



**Annexe**

A l'annexe D5 - « Certificats de conduite reconnus équivalents » - au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, est ajoutée la mention suivante :

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
SL	Certificat de capitaine de classe I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stoja I. triedy kategórie A</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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),</li> <li>- 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.</li> </ul>	<p>Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2</p> <p>Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk</p>	<p><a href="#">Modèle</a></p>

## Certificat de capitaine de classe I

Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stroja I. triedy kategórie A

(recto)

**Preukaz odbornej spôsobilosti**  
Ausweis der Fachqualifikation  
S1 -Vodca plávajúceho stroja I. tr. kat. A

Slovenská republika  
Štátna plavebná správa

1. **Vzorová Ing.**  
2. **Jana**  
3. **27.09.1980-SK-Bratislava**  
4. **30.03.2007**  
5. **1849/07**  
6.  
7.  
8. **S1**  
9. **Radar,**  
10. **Bez obmedzenia**  
11.

(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 Slovenskej republiky - miesto narodenia držiteľa preukazu**  
/ Geburtsdatum - Geburtsort  
4. **Dátum vydania preukazu / Ausstellungsdatum**  
5. **Číslo preukazu / Ausstellungsnummer**  
6. **Fotografia držiteľa preukazu / Lichtbild des Inhabers**  
7. **Podpis držiteľa preukazu / Unterschrift des Inhabers**  
8. **S1 odborná spôsobilosť na funkciu vodca plávajúceho stroja I. triedy kategórie A, ktorý samostatne vedie plávajúci stroj s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov svyňa Rýna avodných ciest námorného charakteru**  
Schiffsführer. Fachqualifikation zur selbständigen Führung von schwimmenden Anlagen der I. Klasse Kategorie A mit eigenem Motorantrieb auf den schiffbaren Abschnitten der Donau und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedstaaten 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, Fahrgäste)  
10. **Dátum skončenia platnosti preukazu / Gültigkeitsbis**  
11. **Záznamy obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia)**  
/ Vermerk (p), Beschränkungen

A l'annexe D6 – « Certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus équivalents » - du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, est ajoutée la mention suivante :

Etat	Nom du certificat reconnu	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) de délivrance	Modèle
SL	Certificat d'aptitude à la conduite au radar <i>Preukaz radarového navigátora</i>	--	Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2  Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	<a href="#">Modèle</a>

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

(recto)

The image shows the front of a Slovak radar navigator license card. It features the coat of arms of the Slovak Republic at the top left. The text is in both Slovak and German. A blue 'SPECIMEN' stamp is in the top right corner. The card contains a photo of a woman, a circular official seal, and various fields for personal and identification data. The background has a repeating 'SPS' pattern.

**SLOVENSKÁ REPUBLIKA**  
**SLOWAKISCHE REPUBLIK**  
**PREUKAZ radarového navigátora**  
**AUSWEIS Radarnavigator**

**Číslo preukazu:** 1849/07  
**Ausweis Nummer:** 1849/07

**Príezvisko:** Vzorová  
**Zuname:** Vzorová

**Meno:** Jana  
**Vorname:** Jana

**Dátum narodenia:** 27.09.1980  
**Datum, Ort der Geburt:** 27.09.1980

**Rodné číslo:** [REDACTED]  
**Geburtsnummer:** [REDACTED]

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

**Dátum vydania:** 22.03.2007  
**Datum der Ausstellung:** 22.03.2007

**Podpis/Unterschrift:** [Signature]

(verso)

The image shows the back of a yellow radar navigator license card. It contains text in both Slovak and German, explaining the holder's qualifications and rights. The text is centered on the yellow background.

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

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

**oprávnený – berechtigt**

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

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

## **PROTOCOLE 9**

### **Arrangement administratif à conclure avec la République slovaque**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

agissant sur la base du Protocole additionnel n°7,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques,

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

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

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

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

#### **Annexe**



## **Arrangement administratif sur la coopération**

**entre**

**la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

**et**

**le Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque**

### **concernant la reconnaissance des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

#### **Article 1<sup>er</sup>**

##### **Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat slovaque de conduite de capitaine de classe I à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2011 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
  - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
  - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités slovaques compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau slovaques, sans conditions complémentaires.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2011.

Les autorités slovaques compétentes reconnaissent la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau slovaques.

## Article 2

### Autorités compétentes

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

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité slovaque compétente pour délivrer les certificats de conduite slovaque et le certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar est :

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk ;	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

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

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

### **Article 4**

#### **Réunion commune des commissions d'examen**

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

### **Article 5**

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

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

### **Article 6**

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

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

## **Article 7**

### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

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

## **Article 8**

### **Dispositions finales**

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

Bruxelles, le 27 mai 2011

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

Matej VANICEK  
Chef du bureau de la navigation intérieure  
Ministère du Transport, de la construction et du  
développement régional de la République slovaque

## **Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit**

**zwischen**

**der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

**und**

**dem Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik**

**im Bereich der Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Radarzeugnisse**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik treffen

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

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

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

folgende Vereinbarung:

### **Artikel 1**

#### **Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das slowakische Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
  - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
  - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

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

- Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das slowakische Radarzeugnis auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen.

Die zuständigen slowakischen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen slowakischen Binnenwasserstraßen an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

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

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtssdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtssdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtssdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtssdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

- Die zur Ausstellung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und des slowakischen Radarzeugnisses befugte slowakische Behörde ist:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk ;	Tel: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

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

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

### **Artikel 4**

#### **Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen**

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

### **Artikel 5**

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

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

### **Artikel 6**

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

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

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

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

## **Artikel 8**

### **Schlussbestimmungen**

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

Brüssel, den 27. Mai 2011

Jean-Marie WOEHRLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Matej VANICEK  
Leiter des Büros für Binnenschifffahrt  
Ministerium für Verkehr, Bau und  
regionale Entwicklung der Slowakischen  
Republik

## **Administratieve overeenstemming over de samenwerking**

**tussen**

**de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

**en**

**het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling  
van de Republiek Slowakije**

**inzake de erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije,

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

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

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

komen het volgende overeen:

### **Artikel 1**

#### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I, vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
  - de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
  - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Slowaakse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Grote Patent zonder aanvullende voorwaarden op alle Slowaakse waterwegen.

2. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend.

De bevoegde Slowaakse autoriteiten erkennen de geldigheid van het radarpatent voor de Rijn op alle Slowaakse waterwegen.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

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

Land	Afgevendende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobilité en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het Radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Slowaakse autoriteit voor de afgifte van de verschillende Slowaakse kapiteinsvaarbewijzen en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs is:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

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

### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

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

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

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

### **Artikel 4**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies**

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

### **Artikel 5**

#### **Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden**

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

### **Artikel 6**

#### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

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

## **Artikel 7**

### **Einde van de wederzijdse erkenning**

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

## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

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

Gedaan te Brussel op 27 mei 2011

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

Matej VANICEK  
Hoofd van het Bureau voor de Binnenvaart  
Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale  
Ontwikkeling  
van de Republiek Slowakije

## **Administratívna dohoda o spolupráci**

**medzi**

**Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR**

**a**

**Centrálneou komisiou pre plavbu na Rýne**

**v oblasti uznávania preukazov odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a radarového navigátora**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a Centrálna komisia pre plavbu na Rýne (ďalej ZKR, Zentralkommission für die Rheinschiffahrt)

v snahe zjednodušiť povinnosti podnikateľov vo vnútrozemskej plavbe a uľahčiť slobodu pohybu členov posádok,

v zmysle deklarovanej spoločnej vôle na celoeurópskych konferenciách v Rotterdame (2001) a Bukurešti (2006) pre "Posilnenie celoeurópskej spolupráce na vytvorenie slobodného a výkonného dopravného systému na vnútrozemských vodných cestách",

zistením, že vzájomné uznávanie preukazov odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a radarového navigátora a metódy spolupráce medzi príslušnými slovenskými orgánmi a príslušnými orgánmi pre plavbu na Rýne spolu súvisia, najmä aby sa zabezpečila rovnocennosť preukazov v strednodobom horizonte, rozvíjala sa spoločná spolupráca a vytvorili sa spoľahlivé systémy pre výmenu informácií,

uzatvárajú nasledujúcu dohodu:

### **Článok 1**

#### **Vzájomné uznávanie**

1. ZKR uznesením rozhodla, že od 1. októbra 2011 bude uznávať slovenský preukaz kapitána I triedy na Rýne pod podmienkou, že budú splnené nasledujúce dodatočné podmienky:
  - Pre plavbu na úseku medzi Iffezheimom a Spyckským prievozom musí držiteľ podľa pravidiel platných pre plavbu na Rýne predložiť úsekové osvedčenie podľa prílohy D3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne;
  - držiteľ musí po dosiahnutí veku 50 rokov predložiť potvrdenie o spôsobilosti podľa vzoru B3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne, ktoré sa musí v zmysle tohto poriadku obnovovať.

Príslušné slovenské orgány uznávajú tzv. „Veľký patent“ bez ďalších podmienok ako platný na všetkých slovenských vnútrozemských vodných cestách.

- ZKR uznesením rozhodla, že od 1. októbra 2011 bude uznávať slovenský preukaz odbornej spôsobilosti na vedenie plavidla pomocou radaru na Rýne.

Príslušné slovenské orgány uznávajú radarový patent pre plavbu na Rýne ako platný na všetkých slovenských vnútrozemských vodných cestách.

## Článok 2

### Príslušné orgány

- Nasledujúce orgány sú oprávnené vydávať tzv. „Veľký patent“, úsekové osvedčenie na plavbu na úseku medzi Iffezheimom a Spyckským prievozom a radarový patent:

Štát	Vydávajúce orgány
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

- Oprávněným orgánom na vydanie slovenského preukazu odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a slovenského preukazu radarového navigátora je:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

- Strany sa podľa článku 6 tejto dohody budú bezodkladne informovať o prípadných zmenách v zozname príslušných orgánov.
- Strany sa uzniesli potom, ako zistili, že predpoklady pre obnovenie preukazu spôsobilosti v Slovenskej republike a v rýnskej plavbe pre držiteľov, ktorí dosiahli vek 50 rokov, sú rovnocenné, že potvrdenie spôsobilosti podľa prílohy B3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne môže vydávať príslušný orgán pre plavbu na Rýne rovnako ako príslušný slovenský orgán.

### **Článok 3**

#### **Spoločné zasadnutie**

Ak to bude potrebné, budú sa konať spoločné zasadnutia expertov Slovenskej republiky a členských štátov ZKR. Týchto zasadnutí sa môžu zúčastniť aj experti štátov, ktorých preukaz odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a preukaz radarového navigátora sa uznávajú na Rýne ako platné, a tiež experti štátov a medzinárodných organizácií so štatútom pozorovateľa v ZKR. Sekretariát ZKR poskytne logistickú podporu potrebnú na organizovanie spoločných stretnutí.

Spoločnými stretnutiami sa budú sledovať najmä nasledovné ciele:

- prispievať k zosúladieniu stanovísk k rôznym platným predpisom pri budúcej potrebe ich novelizácie a k formulovaniu ustanovení;
- rokovať o problémoch súvisiacich s vykonávaním tejto dohody, o jej porušeníach a žiaducich nápravných opatreniach;
- koordinovať mechanizmy kontroly medzi štátmi;
- porovnávať spôsoby skúšok odborných znalostí v rôznych štátoch;
- prispievať na zjednotenie preukazov.

### **Článok 4**

#### **Spoločné zasadnutie skúšobných komisií**

Budú sa konať pravidelné spoločné stretnutia príslušných skúšobných komisií pre vnútrozemskú plavbu v Slovenskej republike a pre plavbu na Rýne, na ktorých sa budú vymieňať skúsenosti, diskutovať prípadné problémy v realizácii a vzájomne dávať do súladu praktiky skúšobných komisií. Na tieto zasadania možno pripustiť aj skúšobné komisie štátov, ktorých preukaz odbornej spôsobilosti vodcu plavidla alebo preukaz radarového navigátora na Rýne budú uznané, a tiež skúšobné komisie štátov so štatútom pozorovateľa v ZKR.

### **Článok 5**

#### **Zasielanie informácií o nariadeniach týkajúcich sa odňatia a zadržania preukazov spôsobilosti a tiež udelenia zákazu plavby**

Príslušné slovenské orgány a príslušné orgány pre plavbu na Rýne sa budú okamžite vzájomne informovať o nariadeniach týkajúcich sa odňatia alebo zadržania preukazov, rovnako ako o udelení zákazov plavby. Prenos týchto informácií sa uskutočňuje predovšetkým cez sekretariát ZKR. V dlhodobejšom výhľade sa predpokladá využitie elektronických nástrojov.

### **Článok 6**

#### **Povinnosť informovania a odsúhlasenia v prípade zmien už platných predpisov**

Strany sa budú, čo najskôr a nezávisle od spoločných zasadnutí, vzájomne informovať o plánovaných zmenách a vývoji v oblasti svojich platných predpisov. Skôr ako sa prijme konečné rozhodnutie o zmenách, strany ich vzájomne odsúhlasia, aby sa zabránilo tomu, že sa so zmenou spochybní rovnocennosť predpisov už platných pre strany. Ak sa prijme nejaká zmena, musia sa príslušné ustanovenia v upravenom znení bezodkladne zaslať druhej strane s uvedením dátumu nadobudnutia platnosti upraveného znenia.

## Článok 7

### Ukončenie vzájomného uznávania

1. Ak po zmene predpisov jedna zo strán dospeje k názoru, že čo sa týka získania preukazu odbornej spôsobilosti vodcu plavidla alebo preukazu radarového navigátora, rovnocennosť predpokladov už neexistuje, strany sa stretnú, aby prerokovali riešenie, za pomoci ktorého zostane vzájomné uznávanie príslušných preukazov v platnosti.
2. Ak bude po ukončení rokovaní jedna zo strán naďalej presvedčená, že predpisy už nie sú rovnocenné, môže ukončiť platnosť uznesenia o vzájomnom uznávaní príslušných preukazov. Toto rozhodnutie nadobudne účinnosť dvanásť mesiacov po jeho doručení druhej strane.

## Článok 8

### Záverečné ustanovenia

1. Táto dohoda nadobudne platnosť 1. októbra 2011.
2. Každá zo strán môže túto dohodu prostredníctvom doručenia druhej strane vypovedať. Výpoveď bude platná dvanásť mesiacov po jej doručení druhej strane.
3. Táto dohoda nie je medzinárodnou zmluvou ani medzinárodnou dohodou a neukladá Slovenskej republike ako štátu a ZKR ako medzinárodnej organizácii žiadne medzinárodné záväzky.
4. Originálne vyhotovenie dohody, ktorej znenie v slovenskom, francúzskom, nemeckom a holandskom jazyku je rovnako záväzné, bude uložené na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a u generálneho tajomníka ZKR.

V Bruseli, dňa 27. mája 2011

Jean-Marie WOEHLING  
Generálny tajomník  
Centrálne komisia pre plavbu na Rýne

Matej VANÍČEK  
riaditeľ odboru vodnej dopravy  
Ministerstvo dopravy, výstavby  
a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

## PROTOCOLE 10

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

#### Résolution

La Commission Centrale,

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

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

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

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

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

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

#### I

Reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-I-11, la validité sur le Rhin de la patente de capitaine autrichienne délivrée par l'autorité autrichienne en vertu de la loi relative à la navigation intérieure n° 62/1997, dernièrement modifiée le 30 décembre 2010 et du règlement n°258/1997, dernièrement modifié le 14 décembre 2010, dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- La patente de capitaine autrichienne 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.

#### II

Reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-I-11, la validité sur le Rhin de la mention « Radar » relative à l'aptitude à la conduite au radar, inscrite par l'autorité autrichienne compétente sur la patente de capitaine, en vertu du règlement n°258/1997, dernièrement modifié le 14 décembre 2010.

### III

Adopte, conformément à l'article 1.02 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, les modifications aux annexes D5 et D6 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, figurant en annexe à la présente résolution.

Ces modifications, telles qu'elles apparaissent en annexe, seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2011 au 30 septembre 2014, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-I-11.

#### **Annexe**

**Annexe**

A l'annexe D5 - « Certificats de conduite reconnus équivalents » - du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, est ajoutée la mention suivante :

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
AT	Patente de capitaine <i>Kapitänspatent</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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) ;</li> <li>- 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.</li> </ul>		<a href="#">Modèle</a>

A l'annexe D6 – « Certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus équivalents » - du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, est ajoutée la mention suivante :

Etat	Nom du certificat reconnu	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) de délivrance	Modèle
AT	Mention « Radar » apposée sur la patente de capitaine	--		

**Patente de capitaine**  
*Kapitänspatent*

(recto)



(verso)



## **PROTOCOLE 11**

### **Arrangement administratif à conclure avec la République d'Autriche**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

agissant sur la base du Protocole additionnel n°7,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens,

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

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

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

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

#### **Annexe**



## **Arrangement administratif sur la coopération**

**entre**

**la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

**et**

**le Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie  
de la République d'Autriche**

**concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude  
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République d'Autriche,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

### **Article 1<sup>er</sup>**

#### **Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin de la patente de capitaine autrichienne à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2011 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
  - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
  - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

L'autorité autrichienne compétente reconnaît la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau autrichiennes, dès lors que la condition complémentaire suivante est remplie :

- Pour naviguer sur les secteurs du Danube énumérés à l'annexe 1, le titulaire doit présenter une attestation conforme à l'annexe 2 délivrée par l'autorité autrichienne compétente et prouvant qu'il/elle a effectué 8 voyages en aval et 8 voyages en amont sur le secteur considéré.
2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin de la mention « Radar » inscrite sur la patente de capitaine par l'autorité autrichienne compétente pour attester de l'aptitude à la conduite au radar, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2011.

L'autorité autrichienne compétente reconnaît la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau autrichiennes.

## Article 2

### Autorités compétentes

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

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité autrichienne compétente pour délivrer la patente de capitaine autrichienne, l'attestation conforme à l'annexe 2, et la mention relative à l'aptitude à la conduite au radar est :

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Oberste Schifffahrtsbehörde  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

### **Article 4**

#### **Réunion commune des commissions d'examen**

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

## **Article 5**

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

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

## **Article 6**

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

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

## **Article 7**

### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

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

## **Article 8**

### **Dispositions finales**

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 2011.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.

3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République d'Autriche en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais font également foi, est déposée auprès du Secrétaire Général de la CCNR et auprès du Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République d'Autriche.

Bruxelles, le 27 mai 2011

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

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER  
Haute autorité pour la navigation intérieure  
Ministère des Transports, de l'Innovation et  
la Technologie de la République d'Autriche



**Liste des secteurs des voies d'eau autrichiennes sur lesquels des connaissances de secteur  
sont requises**

Sur le Danube :

- de Wallsee à Persenbeug
- de Melk à Altenwörth
- de Wien-Freudenau jusqu'à la frontière nationale entre l'Autriche et la Slovaquie

Modèle de l'attestation autrichienne de connaissance de secteurs



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn  
Max van MUSTERMAN  
Musterstrasse 37  
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises  
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;  
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g  
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises  
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

---

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

**Für die Bundesministerin:**  
(Name)

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**  
Monika Neuhold  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 5704  
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

## **Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit**

**zwischen**

**der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

**und**

**dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
der Republik Österreich**

**im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich,

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

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

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

treffen folgende Vereinbarung:

### **Artikel 1**

#### **Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das österreichische Kapitänspatent auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
  - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen,
  - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständige österreichische Behörde erkennt das Große Patent auf allen österreichischen Wasserstraßen an, sofern zusätzlich die folgende Voraussetzung erfüllt ist:

- Für die Fahrt auf den Donaustrecken, die in Anlage 1 aufgeführt sind, ist vom Inhaber eine von der zuständigen österreichischen Behörde ausgestellte Bescheinigung nach Anlage 2 vorzulegen, mit der bestätigt wird, dass er/sie auf der betreffenden Strecke acht Fahrten zu Tal und acht Fahrten zu Berg absolviert hat.
2. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung den von der zuständigen österreichischen Behörde zwecks Bestätigung der Befähigung zur Radarfahrt im Kapitänspatent eingetragenen Vermerk „Radar“ auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen.

Die zuständige österreichische Behörde erkennt das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen österreichischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

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

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobilité en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Niederrhein, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Unterelbe, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Mittel- und Oberrhein, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Elbe, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung des österreichischen Kapitänspatents, der Bescheinigung nach Anlage 2 und des Vermerks betreffend die Befähigung zur Radarfahrt befugte österreichische Behörde ist das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Oberste Schifffahrtsbehörde  
Radetzkystraße 2  
A-1030 Wien

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

### **Artikel 4**

#### **Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen**

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

## **Artikel 5**

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

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

## **Artikel 6**

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

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

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

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

## **Artikel 8**

### **Schlussbestimmungen**

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2011 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.

3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Republik Österreich als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher und niederländischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hinterlegt.

Brüssel, den 27. Mai 2011

Jean-Marie WOEHLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER  
Oberste Schifffahrtsbehörde  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie der Republik Österreich



**Liste der Strecken der österreichischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse  
vorgeschrieben sind**

Auf der Donau:

- von Wallsee bis Persenbeug
- von Melk bis Altenwörth
- von Wien-Freudenau bis zur österreichisch-slowakischen Staatsgrenze

Muster des österreichischen Streckenzeugnisses



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn  
Max van MUSTERMAN  
Musterstrasse 37  
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises  
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;  
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g  
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises  
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

---

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

**Für die Bundesministerin:**  
(Name)

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**  
Monika Neuhold  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 5704  
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

## **Administratieve overeenstemming over de samenwerking**

**tussen**

**de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

**en**

**het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie  
van de Republiek Oostenrijk**

**inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk,

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

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

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

komen het volgende overeen:

### **Artikel 1**

#### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Oostenrijkse Kapiteinspatent vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
  - de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
  - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Oostenrijkse autoriteit erkent de geldigheid van het Grote Patent op alle Oostenrijkse waterwegen, zodra aan de volgende aanvullende voorwaarde is voldaan:

- voor de vaart op de riviergedeelten van de Donau die in bijlage 1 vermeld staan, moet door de houder een door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit afgegeven bewijs overeenkomstig bijlage 2 worden overgelegd waaruit blijkt dat hij/zij op het desbetreffende riviergedeelte acht vaarten stroomafwaarts en acht stroomopwaarts heeft afgelegd.
2. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat de door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit ter bevestiging van de bekwaamheid voor de radarvaart op het Kapiteinspatent ingeschreven aantekening „Radar“ vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend.

De bevoegde Oostenrijkse autoriteit erkent de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Oostenrijkse waterwegen.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

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

Land	Afgevendende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het Radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Oostenrijkse autoriteit voor de afgifte van het Kapiteinspatent, het bewijs overeenkomstig bijlage 2 en de aantekening voor de bekwaamheid voor de radarvaart is:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Oberste Schifffahrtsbehörde  
Radetzkystraße 2  
A-1030 Wenen

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.

### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

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

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

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

### **Artikel 4**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies**

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

## **Artikel 5**

### **Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden**

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

## **Artikel 6**

### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

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

## **Artikel 7**

### **Einde van de wederzijdse erkenning**

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

## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

1. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2011 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.

3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Republiek Oostenrijk als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse en Nederlandse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Bondsministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie neergelegd.

Gedaan te Brussel op 27 mei 2011.

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

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER  
Hoge Autoriteit voor de Binnenvaart  
Ministerie van Verkeer, Innovatie en  
Technologie van de Republiek Oostenrijk



**Lijst van Oostenrijkse vaarweggedeelten waarvoor specifieke  
vaarwegkennis vereist is**

Op de Donau

- van Wallsee tot Persenbeug
- van Melk tot Altenwörth,
- van Wenen-Freudenau tot aan de grens tussen Oostenrijk en Slowakije.

Model van het Oostenrijkse bewijs van kennis van riviergedeelten



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn  
Max van MUSTERMAN  
Musterstrasse 37  
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises  
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;  
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g**  
**über die Anerkennung eines Befähigungsausweises**  
**gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

---

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

**Für die Bundesministerin:**  
(Name)

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**  
Monika Neuhold  
Tel.Nr.: **+43 (1) 71162 65 5704.**  
E-Mail: [monika.neuhold@bmvit.gv.at](mailto:monika.neuhold@bmvit.gv.at)

Amtssignatur

## PROTOCOLE 12

### **Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (articles 1.08, 7.01) et du Règlement de visite des bateaux du Rhin (articles 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, annexe I) par des prescriptions de caractère temporaire** **Réduction des cas de noyade**

1. Le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) vise aussi à garantir la sécurité aux postes de travail à bord de bateaux de la navigation intérieure. Dans sa teneur actuelle, il comporte suffisamment de prescriptions concernant les dispositifs de prévention des chutes dans les zones des bateaux à passagers qui sont accessibles aux passagers et dans les zones des bateaux à marchandises dans lesquelles il existe un risque de chute sur d'autres ponts ou dans la cale. En revanche, il ne comporte pas d'exigences concernant des dispositifs de prévention des chutes dans l'eau installés sur les plats-bords pour éviter les cas de noyade. Dans ce contexte, les dispositifs de prévention des chutes désignent des garde-corps, pavois ou hiloires.

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) comporte une exigence générale selon laquelle les bâtiments doivent être construits et grées de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Dans sa teneur actuelle, il ne comporte toutefois aucune prescription relative au port de gilets de sauvetage ou à l'utilisation de garde-corps pouvant être abaissés ou retirés, lorsque ceux-ci sont présents.

2. Les accidents rendus publics permettent de conclure que la noyade est de loin la première cause d'accidents de travail mortels en navigation rhénane. Toutefois, la CCNR ne dispose pas de données enregistrées de manière systématique concernant les cas de noyade en navigation intérieure en raison de statistiques manquantes ou insuffisantes des Etats membres en la matière.
3. En Allemagne, les garde corps sont obligatoires sur les hiloires depuis 1971 et ceci sans délai transitoire pour les bâtiments plus anciens. Ceci a permis de réduire rapidement depuis cette date le nombre des cas de noyade. Alors qu'on enregistrait encore 1,5 cas de noyade pour 1000 membres d'équipage dans les années '70, ce nombre a été réduit de deux tiers en moins d'une décennie, soit 0,5 cas de noyade pour 1000 membres d'équipage. Une baisse supplémentaire ayant permis d'atteindre 1/10<sup>ème</sup> du nombre d'origine est enregistrée depuis 1994, d'une part grâce à une offre massive de formation qui a permis de sensibiliser les propriétaires de bateaux et membres d'équipage et d'autre part en raison d'une pression supplémentaire résultant de l'application d'amendes en cas d'absence du garde-corps ou lorsque le gilet de sauvetage n'est pas porté.

Les 1 à 5 cas annuels de noyade enregistrés en navigation intérieure allemande au cours des 15 dernières années sont imputables pour 80 % des cas à la consommation d'alcool à terre suivie d'une tentative nocturne de retourner à bord du bateau et pour 20 % des cas à des accidents de travail survenus en infraction aux prescriptions, c'est-à-dire en l'absence de gardes corps et alors que le gilet de sauvetage n'était pas porté.

4. La directive du Conseil 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail stipule qu'il incombe à l'employeur de prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et protéger la santé des travailleurs en appliquant les principes généraux de prévention des risques selon lesquels la protection collective doit prévaloir sur la protection individuelle contre les risques.

Dans ce contexte, les garde-corps constituent une mesure de protection collective devant prévaloir sur d'éventuelles mesures de protection individuelle (y compris les gilets de sauvetage et dispositifs de retenue). En outre, les garde-corps et les gilets de sauvetage ne visent pas les mêmes objectifs de protection. Les gilets de sauvetage protègent contre la noyade, tandis que les garde-corps et dispositifs de retenue protègent contre les chutes. Or, les gilets de sauvetage n'offrent qu'une protection très limitée lorsque la température de l'eau est basse, le décès par hypothermie pouvant survenir après seulement quelques minutes. Les systèmes de retenue sont complexes et constituent des entraves lors du travail à bord.

5. Le coût et l'utilité des dispositifs de prévention des chutes ne peuvent pas être précisés dans le cadre de la CCNR. Les données nécessaires à cet effet ne sont pas disponibles. Les quelques données disponibles font apparaître que pour un bateau l'acquisition et l'installation de garde-corps coûteraient entre 3 000 € et 20 000 €, le montant dépendant notamment de la longueur du bateau, et que celle d'un système de retenue avec quatre sangles corporelles coûterait environ 11 000 €.
6. La profession de la navigation nécessite un délai approprié pour la mise en place des dispositifs de prévention des chutes à bord des bâtiments existants.
7. Etant donné que, selon certains Etats membres, le coût et l'utilité des dispositifs de prévention des chutes ne peut pas être indiqué de manière fiable, il est prévu d'introduire les modifications sous la forme de prescriptions de caractère temporaire dans un premier temps, notamment en raison des prescriptions transitoires. Préalablement à l'introduction définitive de ces prescriptions dans les règlements, il conviendrait de vérifier sur la base d'une analyse d'accidents s'il y a lieu de modifier les prescriptions et, le cas échéant, de quelle manière.
8. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

#### **Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées**

Les modifications proposées dans les règlements de la navigation rhénane visent à réduire de manière significative le nombre des cas de noyade en navigation rhénane.

#### **Eventuelles alternatives aux modifications envisagées**

Les alternatives aux modifications envisagées pourraient être

- i. de ne pas modifier les prescriptions en vigueur ;
- ii. au lieu d'exiger que les bâtiments soient équipés de dispositifs de prévention des chutes, d'exiger le port de gilets de sauvetage par les équipages, éventuellement en association avec des systèmes de retenue ;
- iii. au lieu de la modification du RPNR proposée à présent, de prévoir des modifications importantes et étendues, à savoir la fusion des nouvelles dispositions proposées au point ii et de toutes les autres dispositions actuelles du RPNR relatives à la prévention des accidents et au comportement à adopter en cas d'accident dans une nouvelle quatrième partie : "Dispositions relatives à la prévention des accidents et au comportement à adopter en cas d'accidents", à l'instar de la troisième partie "Dispositions relatives à l'environnement".

L'alternative i aurait pour conséquence de nouveaux cas de noyade de membres d'équipage alors que ces accidents auraient pu être évités par des dispositifs de prévention des chutes. Cette alternative serait aussi en contradiction avec les dispositions européennes générales concernant la protection sur le lieu de travail.

L'alternative ii n'éviterait les chutes dans l'eau qu'en cas d'utilisation d'un système de retenue. La noyade est possible aussi avec le port d'un gilet de sauvetage et avec l'utilisation d'un système de retenue, lorsque le filin de sauvetage du système est trop long. Le port du gilet de sauvetage et l'utilisation du système de retenue exigent une coopération active et permanente des membres d'équipage. Ceci ne peut guère être vérifié par les autorités de contrôle. Les gilets de sauvetage et les systèmes de retenue ne sont pas conformes à l'exigence de la réglementation générale européenne relative à la protection sur le lieu de travail, selon laquelle la protection collective contre les risques doit être privilégiée par rapport à la protection individuelle.

L'alternative iii consoliderait l'objectif de prévention des accidents dans le RPNR. Il semble toutefois que les contraintes qu'impliqueraient ces modifications du RPNR ne soient justifiables que dans le cadre d'une restructuration plus étendue du règlement. Celle-ci pourrait avoir lieu en liaison avec la révision du CEVNI.

### **Conséquences de ces modifications**

Tous les nouveaux bâtiments seront équipés de dispositifs de prévention des chutes. Les bâtiments existants devront être équipés dans un délai d'environ 15 ans au maximum.

### **Conséquences d'un rejet de ces modifications**

Chaque année surviendrait un nombre significatif de cas de noyade de membres d'équipage, alors que la présence de garde-corps ou de dispositifs similaires de prévention des chutes aurait pu éviter ces accidents (voir alternative i).

## **Résolution**

La Commission Centrale,

soucieuse de garantir des postes de travail sûrs aux équipages des bateaux de la navigation intérieure et de réduire le nombre des cas de noyade en navigation rhénane,

convaincue du fait que les prescriptions générales européennes relatives à la protection au poste de travail qui sont destinées à prévenir les chutes devraient être appliquées aussi en navigation rhénane,

dans le but d'évaluer après quelques années, sur la base d'une analyse d'accidents, les compléments aux prescriptions des règlements de la navigation rhénane prévus à présent avant leur éventuelle introduction définitive, afin de les adapter si nécessaire,

consciente de la nécessité d'accorder à la profession de la navigation un délai approprié pour l'installation, à bord des bateaux déjà en service, des dispositifs de prévention des chutes qui sont exigés,

considérant que l'Union européenne a adopté par sa directive 2006/87/CE des prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure,

consciente de l'importance d'une équivalence durable des prescriptions de son Règlement de visite des bateaux du Rhin et des prescriptions de la directive 2006/87/CE,

considérant que la directive susmentionnée sera amendée de manière similaire,

adopte sous la forme de prescriptions de caractère temporaire les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin annexés à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de visite d'examiner l'évolution du nombre des cas de noyade en navigation rhénane avant un éventuel amendement définitif des règlements de la navigation rhénane et invite les délégations à mettre à disposition les données nécessaires à cet effet.

Les amendements figurant en annexe seront en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2011 au 30 novembre 2014.

## **Annexes**

## Annexe 1 : Modifications du RPNR

### 1. L'article 1.08, chiffres 5 et 6 sont ajoutés comme suit :

- "5. Si les garde-corps exigés à l'article 11.02, chiffre 4, du Règlement de visite des bateaux du Rhin sont escamotables ou peuvent être retirés, ils ne peuvent être escamotés ou retiré partiellement que lorsque le bâtiment est en stationnement et uniquement dans les situations d'exploitation suivantes :
- a) pour embarquer et débarquer aux points prévus à cet effet,
  - b) lors de l'utilisation du mât de charge dans son rayon d'action,
  - c) lors de l'amarrage et du largage des amarres dans la zone des bollards,
  - d) lorsque les bâtiments sont stationnés contre des berges verticales, du côté de la berge, s'il n'existe aucun danger de chute,
  - e) lorsque les bâtiments sont stationnés bord à bord, aux points de contact entre les deux bâtiments, s'il n'existe aucun danger de chute, ou
  - f) lorsque les opérations de chargement et de déchargement ou la construction sont entravées de manière excessive.

Lorsque les situations d'exploitation visées à la 1<sup>ère</sup> phrase ne sont plus présentes, les garde-corps doivent immédiatement être refermés ou remis en place.

6. Les membres de l'équipage et les autres personnes à bord doivent porter les gilets de sauvetage visés à l'article 10.05, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin
- a) pour embarquer et débarquer, dès lors qu'il existe un risque de chute dans l'eau,
  - b) lors du séjour dans le canot de service,
  - c) lors de travaux hors bord, ou
  - d) lors du séjour et du travail sur le pont et le plat-bord, si les bastingages n'atteignent pas une hauteur d'au moins 90 cm ou si les garde-corps visés au chiffre 5 ne sont pas en place d'une extrémité à l'autre.

Les travaux hors bord doivent uniquement être effectués lorsque les bateaux sont en stationnement et uniquement si le trafic environnant n'est pas susceptible de constituer un danger."

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

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

En présence d'un espace entre le bâtiment et la terre, les passerelles visées à l'article 10.02, chiffre 2, lettre d), du Règlement de visite des bateaux du Rhin doivent être mises en place et fixées de manière sûre ; leur garde-corps doit être mis en place.

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

## Annexe 2 : Modifications du RVBR

### 1. L'article 11.02 est modifié comme suit:

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

"4. Les bords extérieurs des ponts et plats-bords ainsi que les postes de travail où les personnes peuvent faire une chute de plus de 1 m doivent être munis de bastingages ou d'hiloires d'une hauteur minimale de 0,90 m ou d'un garde-corps continu selon la norme européenne EN 711 : 1995. Si les garde-corps sont escamotables doivent en outre être fixés :

- a) aux hiloires, des mains courantes continues d'un diamètre compris entre 0,02 et 0,04 m à une hauteur comprise entre 0,7 et 1,1 m et
- b) en des endroits bien visibles au début des plats-bords, des panneaux conformément à l'annexe I, croquis 10, d'un diamètre de 15 cm au minimum."

#### b) Les chiffres 5 et 6 sont insérés comme suit :

"5. Par dérogation au chiffre 4, les bastingages ou garde-corps ne sont pas exigés à bord des barges de poussage et chalands dépourvus de logements, si sont fixés

- a) des garde-pieds aux bords extérieurs des ponts et plats-bords,
- b) des mains courantes aux hiloires conformément au paragraphe 4, lettre a et
- c) en des endroits bien visibles du pont, des panneaux conformément à l'annexe I, croquis 10, d'un diamètre de 15 cm au minimum.

6. Par dérogation au chiffre 4, pour les bateaux à pont plat ou à trunk, il n'est pas nécessaire que les garde-corps soient fixés directement sur les bords extérieurs de ces ponts ou des plats-bords, si

- a) les voies de circulation se trouvent sur ces ponts,
- b) les voies de circulation et postes de travail sur ces ponts sont entourés de garde-corps fixes conformes à la norme européenne EN 711 : 1995 et
- c) en des endroits bien visibles aux passages vers les zones non protégées par des garde-corps, sont fixés des panneaux conformément à l'annexe I, croquis 10, d'un diamètre de 15 cm au minimum."

#### c) Le chiffre 5 existant devient le chiffre 7.

### 2. L'article 11.04, chiffre 2, est rédigé comme suit :

"2. Jusqu'à une hauteur de 0,90 m au-dessus du plat-bord, la largeur libre du plat-bord peut être réduite jusqu'à 0,50 m à condition que la largeur libre au-dessus, entre le bord extérieur de la coque et le bord intérieur de la cale, comporte au moins 0,65 m."

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

L'indication relative à l'article 11.02, chiffre 4 et 11.04 est rédigée comme suit :

"11.02	ch. 4	Equipement des bords extérieurs des ponts, des plats-bords et autres postes de travail	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020
		Hauteur des hiloires	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
11.04	ch. 1	Largeur libre du plat-bord	** <sup>)</sup> N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035 pour les bâtiments d'une largeur supérieure à 7,30 m
	ch. 2	Garde-corps des plats-bords	Pour les bateaux de L < 55 m et des logements uniquement à l'arrière du bateau, la prescription s'applique pour N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020

\*\*<sup>)</sup> Pour les bateaux mis en chantier après le 31.12.1994 et les bateaux en service, la prescription est applicable aux conditions suivantes :

En cas de renouvellement de l'ensemble de la zone des cales les prescriptions de l'article 11.04, doivent être respectées. En cas de transformations concernant toute la longueur de la zone du plat-bord et modifiant la largeur libre du plat-bord,

- a) l'article 11.04 doit être respecté lorsque la largeur libre du plat-bord jusqu'à une hauteur de 0,90 m, disponible avant la transformation, doit être réduite
- b) la largeur libre du plat-bord jusqu'à une hauteur de 0,90 m ou la largeur libre au-dessus, disponibles avant la transformation, ne doivent pas être réduites si leurs dimensions sont inférieures à celles qui sont prescrites à l'article 11.04."

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

L'indication relative à l'article 11.02, chiffre 4 et 11.04 est insérée comme suit :

"11.02	ch. 4	Hauteur des bastingages et hiloires ainsi que des garde-corps des plats-bords	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020	1.12.2011
		Hauteur des hiloires	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035	1.12.2011
11.04	ch. 2	Garde-corps des plats-bords	Pour les bateaux de L < 55 m et des logements uniquement à l'arrière du bateau, la prescription s'applique pour N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020	1.12.2011"

5. L'annexe I, croquis 10 est inséré comme suit :

"Croquis 10 Utiliser le gilet de sauvetage		Couleur : bleu/blanc"
---	---	-----------------------

### PROTOCOLE 13

**Prorogation de prescriptions de caractère temporaire  
conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin  
(article 7.02, chiffre 2)**

#### Résolution

La Commission Centrale, conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin, proroge la prescription de caractère temporaire suivante :

Article 7.02, chiffre 2 - Zone de non-visibilité  
(adoptée par la résolution 2002-I-31, renouvelé en dernier lieu par résolution 2008-I-23).

Cette prescription sera en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2011 au 30 septembre 2014.

## PROTOCOLE 14

### **Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord (Annexe N, Partie I)**

#### **Résolution**

1. Par sa résolution 2007-II-24, la Commission Centrale a introduit par l'incorporation de l'annexe N au RVBR des exigences applicables aux appareils AIS Intérieur et des prescriptions concernant le montage et le contrôle de fonctionnement d'appareils AIS sous la forme d'une prescription de caractère temporaire. Cette prescription a été prorogée de trois ans par la résolution 2010-II-26.
2. Le groupe d'experts Tracking and Tracing on Inland Waterways a élaboré des lignes directrices pour le montage d'appareils AIS Intérieur. Ces lignes directrices reflètent d'importants enseignements acquis lors de l'équipement de la flotte européenne de la navigation intérieure avec des appareils AIS Intérieur. Dans le cadre du groupe de travail RIS, les délégations ont approuvé ces lignes directrices avec quelques modifications. Elles sont publiées sur le site Internet de la CCNR. Sur le plan juridique, ces lignes directrices ne revêtent pas un caractère obligatoire, d'où l'impossibilité pour les autorités compétentes d'en exiger l'observation.
3. Les lignes directrices comportent deux exigences importantes dont l'intérêt est tel sur le plan de la sécurité technique qu'il conviendrait de les incorporer à l'annexe N, partie I, section B, "Contrôle de montage et de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord". Celles-ci concernent l'accessibilité de l'unité de saisie et d'affichage pour l'homme de barre et les exigences applicables aux capteurs externes. Les compléments proposés reprennent - avec quelques adaptations - les passages correspondants des lignes directrices.
4. Le résultat de l'évaluation prévue conformément aux lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

#### **Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées**

Les exigences relatives au montage d'appareils AIS Intérieur à bord sont fixées dans l'annexe N du RVBR. Toutefois, l'annexe N ne comporte pas d'exigences concernant l'accessibilité pour l'homme de barre ni concernant les capteurs externes pouvant être connectés aux appareils AIS Intérieur. Les modifications proposées comblent ce vide juridique. L'objectif est le suivant :

- les indications affichées par les appareils AIS Intérieur doivent effectivement pouvoir être lues par l'homme de barre.
- ne doivent être connectés aux appareils AIS Intérieur que des capteurs qui ne provoquent pas d'interférences avec les appareils AIS Intérieur ou d'autres équipements nautiques à bord.

#### **Eventuelles alternatives aux modifications envisagées**

Les alternatives à la modification envisagée pourraient être

- i. de ne pas modifier les prescriptions de l'annexe N ;
- ii. de ne modifier l'annexe N que lorsque l'équipement des bâtiments avec des appareils AIS Intérieur sera prescrit de manière obligatoire.

L'alternative i aurait pour conséquence possible que, à l'avenir aussi, certains appareils AIS Intérieur soient installés d'une manière telle que leur unité d'affichage ne puisse pas être consultée lors de la conduite du bâtiment. Dans ces cas, l'homme de barre serait notamment dans l'impossibilité d'identifier une éventuelle panne de l'appareil ou de consulter les indications concernant les positions d'autres bâtiments. En outre pourraient être installés des capteurs externes occasionnant des perturbations des appareils AIS Intérieur ou d'autres équipements nautiques. A bord des bâtiments concernés, l'amélioration du niveau de sécurité par l'utilisation de l'AIS pourrait être remise en question ; en cas d'émission de messages erronés ou en cas de perturbation d'autres équipements nautiques à bord, il en résulterait même une baisse du niveau de sécurité du bâtiment concerné ou d'autres bâtiments..

L'alternative ii aurait pour conséquence le maintien au cours des prochaines années de la situation décrite en alternative i. Outre les conséquences négatives sur la sécurité durant cette période, cette alternative est susceptible d'avoir aussi des conséquences économiques. En cas de modification plus tardive de l'annexe N, il est probable que le nombre des installations à bord devant être adaptées aux prescriptions modifiées soit plus important qu'en cas de modification plus précoce des prescriptions.

### **Conséquences de ces modifications**

Le montage d'appareils AIS à bord de telle sorte que l'unité de saisie et d'affichage ne soit pas accessible à l'homme de barre est globalement évité. Si cet accès n'est pas assuré actuellement, l'installation doit faire l'objet d'adaptations et l'appareil AIS doit être mis hors service dans l'attente de ces adaptations. Le coût d'une telle adaptation devrait être inférieur à 500 €. Les capteurs externes non-conformes aux modifications proposées à présent doivent être déconnectés. L'utilisation des appareils AIS peut se poursuivre avec les capteurs intégrés à l'appareil ou des capteurs possédant une réception par type doivent être installés à bord des bâtiments concernés. En fonction du type et du nombre des capteurs, le coût de leur remplacement pourrait atteindre environ 3000 €.

### **Conséquences d'un rejet de ces modifications**

A bord de certains bâtiments de la navigation rhénane, l'amélioration du niveau de sécurité par l'utilisation de l'AIS pourrait être remise en question ; en cas d'émission de messages erronés ou en cas de perturbation d'autres équipements nautiques à bord, il en résulterait même une baisse du niveau de sécurité du bâtiment concerné ou d'autres bâtiments. (Voir alternative i).

## **Résolution**

La Commission Centrale,

consciente de la nécessité de combler des lacunes dans les exigences actuelles relatives au montage d'appareils AIS à bord afin d'atteindre l'objectif d'une amélioration du niveau de sécurité visé par l'introduction de l'AIS Intérieur,

adopte les amendements au Règlement de visite des bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2011 au 30 novembre 2014.

## **Annexe**



**Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives  
à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord**

**A. Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur**

Les appareils AIS Intérieur doivent être conformes aux exigences du standard d'essai figurant dans la résolution 2007-I-15. La conformité est attestée par un examen de réception par type d'une autorité compétente.

**B. Contrôle de montage et de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord**

Lors de l'installation d'appareils AIS Intérieur à bord, les conditions suivantes doivent être remplies :

1. L'installation d'appareils AIS Intérieur à bord ne peut être effectuée que par des sociétés spécialisées agréées par l'autorité compétente.
2. L'appareil AIS Intérieur doit être installé dans la timonerie ou à un autre endroit bien accessible.
3. La fonctionnalité d'un MKD (Unité intégrée de Saisie et d'Affichage) interne ou externe doit être accessible au conducteur. Les informations d'alerte et de statut de l'appareil AIS Intérieur doivent être situées dans le champ de vision direct de l'homme de barre. D'autres appareils utilisés pour la navigation peuvent toutefois être prioritaires en ce qui concerne leur visibilité directe. Tous les voyants d'alerte doivent demeurer visibles après le montage.
4. Il doit être possible de reconnaître visuellement si l'appareil est en service. L'appareil doit être alimenté en permanence en énergie électrique au moyen d'un circuit électrique protégé contre des coupures, pourvu d'une propre protection par fusibles et connecté directement à la source d'énergie.
5. Les antennes des appareils AIS Intérieur doivent être installées et connectées aux appareils de manière à assurer un fonctionnement sûr de ces appareils dans toutes les conditions normales d'utilisation. D'autres appareils ne peuvent être connectés que si les interfaces des deux appareils sont compatibles.

---

<sup>7</sup> L'annexe N est en vigueur du 1.12.2011 au 30.9.2014 (Résolution 2011-I-14).

6. Ne peuvent être connectés à l'appareil AIS Intérieur que des capteurs externes possédant une réception par type. Les capteurs externes connectés à l'appareil AIS Intérieur doivent posséder une réception par type conformément aux standards maritimes correspondants ci-après :

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2004 Part 3 : GNSS principles

7. Avant la première mise en service consécutive au montage, en cas de renouvellement ou de prolongation du certificat de visite (à l'exception des cas visés à l'article 2.09, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin) ainsi qu'après toute transformation du bateau susceptible d'affecter les conditions de fonctionnement de ces appareils, une autorité compétente ou une société spécialisée agréée doit procéder à un contrôle de montage et un essai de fonctionnement.
8. La société spécialisée agréée qui a effectué l'installation et l'essai de fonctionnement délivre une attestation conformément à l'annexe N, partie II, relative aux caractéristiques particulières et au fonctionnement correct de l'appareil AIS Intérieur.
9. L'attestation doit être conservée à bord en permanence.
10. Une notice d'emploi doit être remise pour être conservée à bord. Ceci doit être mentionné sur l'attestation relative à l'installation à bord.

### **C. Information de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique communiquent sans délai les informations suivantes à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin :

- a) toute désignation d'une autorité compétente,
- b) toute délivrance ou tout retrait d'un agrément de type pour des appareils AIS Intérieur,
- c) tout agrément d'une société spécialisée dans le montage d'appareils AIS Intérieur ou tout retrait d'un tel agrément."

## **PROTOCOLE 15**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 16**

### **Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28, 2009-I-23)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1964-II-7 et 1966-I-7 par lesquelles il a été convenu de communiquer au Comité technique permanent les programmes de travail annuels relatifs aux mesures d'aménagement sur le secteur du Rhin situé entre Lauterbourg/Neuburgweier et St. Goar,
- 1986-I-37 et 1995-I-27, prévoyant une information relative aux mesures prises pour le rétablissement et maintien d'un lit stable sur le Rhin inférieur et pour l'obtention d'une profondeur du chenal navigable de 2,50 m à l'EE entre Cologne et Coblenze,
- 1995-I-26, prévoyant une information sur les mesures prises sur le Waal,

prend acte, après information du Président de son Comité Technique Permanent, des mesures d'aménagement prévues pour améliorer les conditions de navigation,

se félicite de la poursuite de mesures visant à améliorer les conditions de navigation,

constate que les mesures

- répondent à un intérêt général majeur,
- visent à améliorer le bon ordre et la sécurité ainsi que le développement durable de la navigation intérieure,
- n'affecteront pas notablement la navigation au cours de leur mise en œuvre.

#### **Annexes**



**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand en 2011**

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Dragages dans le canal supérieur du barrage d'Iffezheim	333,5-334,0	Début : fév. 2011, Fin : juillet 2011	Aucune
2	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,0-338,0	Réalisation en cours	Aucune
3	Stabilisation du lit à val d'Iffezheim	336,0-352,0	Réalisation en cours	Aucune
4	Post-régulation entre Karlsruhe et Gernersheim	362,6-384,6	Début : 1999 Fin : 2011	Aucune
5	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen			Aucune
	a) Retenue de débit solide Weisenau	493,3-494,5	Début : nov. 2010 / Fin : fév. 2011	
	b) Alimentation en débit solide Wackersheim	593,0-596,4	Début : avril 2011	
6	Stabilisation du lit "Königswardt / Marwick"	820,5- 824,0	Début : 16.2.2009 Fin : déc. 2010	Aucune
7	Bassin de crues à Rees	833,5- 838,5	Début : 7.9.2009 Fin : Août 2014	Aucune
8	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur"	810,0- 811,5 813,5- 814,5 824,0- 826,0 835,0- 838,0 847,0- 850,0	Début : 3.3.2008 Fin : fin 2013	Aucune

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
8bis	Dragages dans le secteur du WSA Duisburg-Rhein	760,2-761,4 768,3-768,7 769,9-770,5 773,5-773,8 789,7-790,3 832,7-833,1 833,6-834,1 834,5-834,8	En cours / prévu en 2011	Aucune
9	Alimentation en débit solide "Mittlerer Niederrhein" (programme conjoncturel II)	734,0- 741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Début : mai 2010 Fin : mi-mai 2011	Aucune
9bis	Alimentation en débit solide „Mittlerer Niederrhein“ Etape 2	734,0-741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Début : mi-2012 Fin : fin 2015	Aucune

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
9ter	Dragages dans le secteur du WSA Cologne	640,3-640,9 644,7-645,1 646,2-646,3 646,2-646,3 655,0-655,6 657,6-657,9 659,3-659,4 660,8-661,1 661,8-662,5 668,0-668,8 681,8-682,0 682,2-683,6 687,1-687,7 705,1-705,4 708,4-709,1 732,0-732,8 736,6-737,3 743,0-743,2 745,6-746,5 748,0-748,3	En cours / prévu en 2011	Aucune
10	Stabilisation du lit Spyk	856,1-858,0	Début : début / mi juin 2012 Fin : début 2013	Aucune
11	Améliorations des possibilités de stationnement dans le port fiscal Emmerich  Point de dépose de voitures!	851,8 rive droite	Début : 15.2.2010 Fin : mi-novembre 2012  Début : mi-septembre/octobre 2011 Fin : 2012	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin Néerlandais  
durant les années 2010 - 2011**

N°	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
<b>Mesures prises sur le Waal</b>				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857 – 924	Mesure à long terme, projet permanent	Entraves dues à des travaux de dragage
2	Construction nouvelle d'un port de stationnement nocturne près de Lobith	860	Retards de la phase de planification en raison de procédures juridiques, début des travaux probablement en 2013	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Colmatage de creux à Spijk	857	Stabilisation du lit du fleuve, début des travaux en 2011, achèvement fin 2012.	Quelques entraves durant les travaux, plus grand enfoncement possible à moyen terme
4	Projet d'abaissement des épis	887 - 899	En 2010 ont été abaissés d'environ 1 m environ 70 épis sur un secteur s'étendant sur environ 30 km En 2011 seront abaissés 30 épis supplémentaires, ceci étendant le projet à au moins 100 épis. Il est possible que d'autres épis soient abaissés après évaluation.	Quelques entraves durant les travaux
5	Nouvelles constructions des ponts routiers à Nimègue et Ewijk	885,785 893,700	Nouvelles constructions de ponts routiers à Nimègue et Ewijk La construction des deux ponts a débuté en 2011, l'achèvement est prévu en 2013.	Interruption de 10 heures au maximum, suivi intensif de la navigation et communication d'informations à la navigation dans les délais appropriés
6	Projet d'aménagement de trois bras latéraux (Projet "de l'espace pour le fleuve")	Différentes localisations	En préparation	Certaines entraves lors de la réalisation des points d'entrée et de sortie
<b>Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek</b>				
7	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, Amerongen et Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Nouvelle préparation juridique après un début problématique, les travaux débiteront en partie fin 2011	Entraves modérées

## PROTOCOLE 17

### Evolution du plan d'eau dans le secteur de l'écluse d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à val Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2010

#### Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,
- 1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE,
- 1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, et par là même des critères employés pour l'appréciation de la situation du plan d'eau en aval de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur mentionné,

prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité Technique Permanent et notamment des faits suivants :

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à val de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.
- Aucun débit proche du débit équivalent (GLQ) n'a pu être mesuré en 2010. Le respect de la hauteur d'eau fixée par la Convention de NN + 111,11 m pour un débit de 570 m<sup>3</sup>/s est par conséquent prouvé par comparaison des moyennes arithmétiques (annexe).

#### Annexes



### Evolution du plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) en 2010

En 2010 les débits étaient supérieurs à ceux de l'année précédente. Lors des relevés des hauteurs d'eau et des débits à l'échelle d'Iffezheim, aucun débit inférieur à  $Q = 660 \text{ m}^3/\text{s}$  n'a été constaté. Il est par conséquent difficile de fournir des indications concernant la hauteur d'eau pour  $GIQ = 570 \text{ m}^3/\text{s}$  et nécessite de procéder par extrapolation.

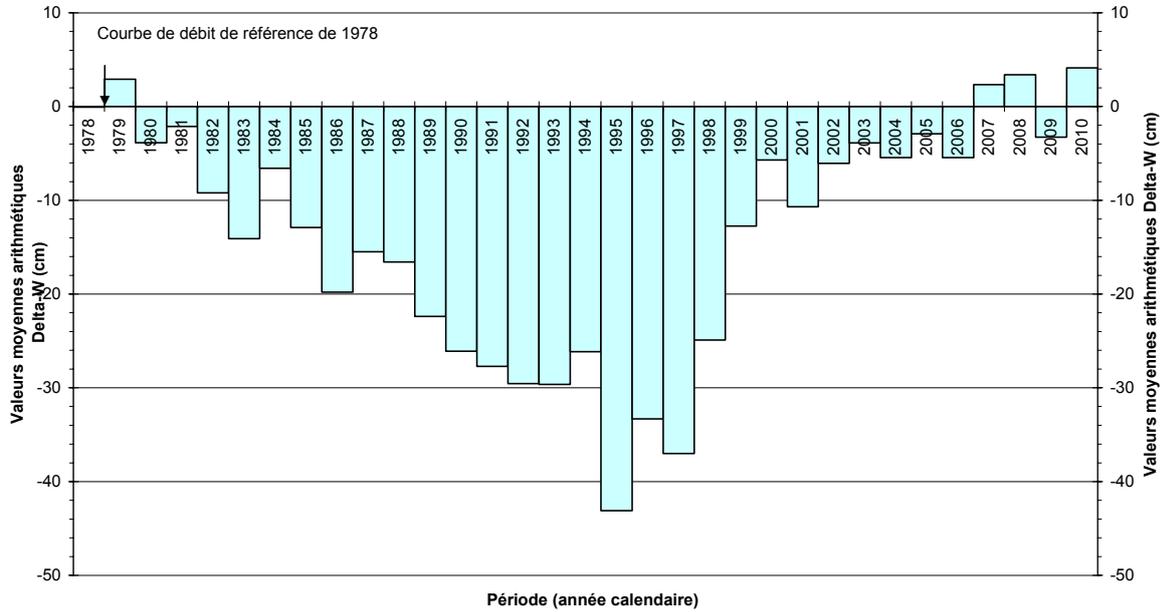
Les débits supérieurs ont aussi des conséquences indirectes sur l'histogramme des *valeurs arithmétiques moyennes annuelles des valeurs Delta-W (Wgem-Wber) rapportées à la courbe de débit de l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) de 1978 sur la période*. Il est notoire depuis toujours que les valeurs Delta-W augmentent lorsque les débits augmentent. Ceci peut être dû à différentes causes, telles que la courbe de débit de référence de 1978 qui n'est pas parfaite en ce qui concerne les valeurs de débits supérieurs ou des irrégularités variables au cours des décennies. Quoiqu'il en soit, ceci se reflète de manière non souhaitée sur la moyenne arithmétique de l'année. Il a été envisagé très tôt d'utiliser uniquement les relevés en période de basses eaux pour la valeur Delta-W, puisque l'objectif est de déterminer la variation dans la plage de l'EE. Mais ceci aurait pour conséquence que ne subsisteraient que très peu de relevés permettant d'établir une moyenne arithmétique raisonnable pour certaines années de la décennie 1980 - 1990 au cours de laquelle le débit a été important. C'est pourquoi a été retenu en guise de compromis le principe de ne retenir que des débits  $< MQ$ . Les résultats de cette analyse sont présentés dans l'histogramme des *valeurs arithmétiques moyennes annuelles des valeurs Delta-W (Wgem-Wber) rapportées à la courbe de débit de l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) de 1978 sur la période, exploitée uniquement pour les valeurs de débit  $< MQ$* . Les valeurs Delta-W sont ici inférieures selon les années, jusqu'à 8 cm (2007) que dans le premier histogramme susmentionné et sont certainement plus représentatives pour l'appréciation de la plage de basses eaux.

Pour l'année 2010 en résultent par rapport à l'année précédente une hausse d'environ 7 cm des hauteurs d'eau.

L'examen de *l'histogramme d'extrapolation des hauteurs du plan d'eau à l'échelle de référence d'Iffezheim (p.k. 336,201) dans la plage GIQ pour 2010 (relevés et corrélation)*, il apparaît que la hauteur d'eau en 2010 a été supérieure d'environ 20 à 30 cm à la hauteur d'eau de référence à l'échelle d'Iffezheim. Cette valeur est par conséquent nettement supérieure à la limite fixée par la Convention.

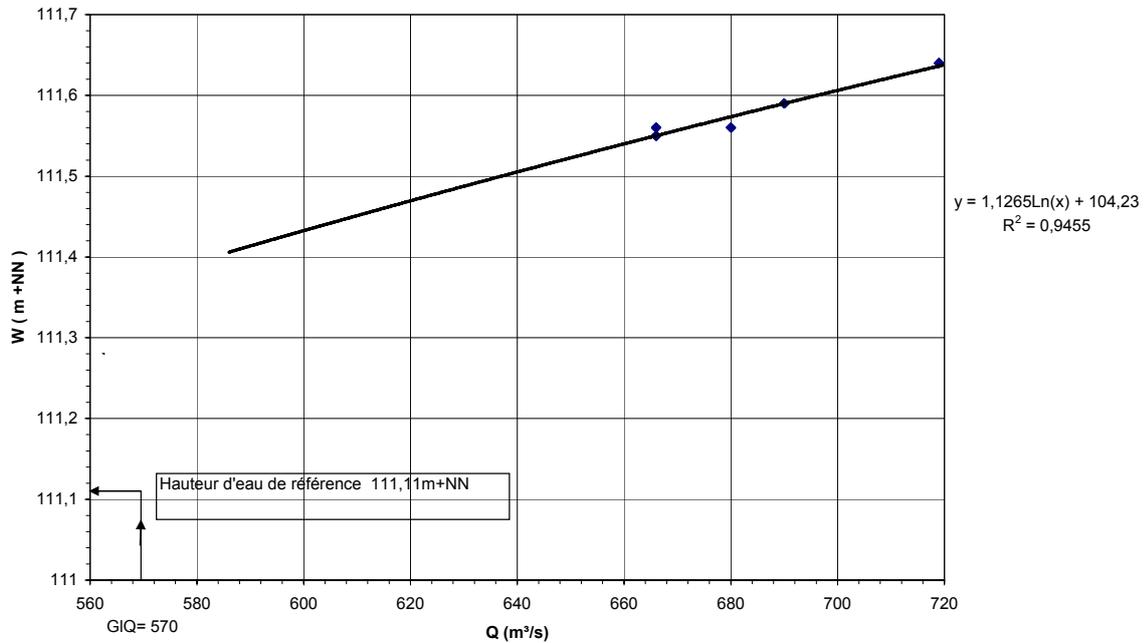
## Annexe 2

Moyennes arithmétiques annuelles des valeurs Delta-W ( $W_{gem}-W_{ber}$ ) rapportées à la courbe de débit de l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) de 1978, analysées uniquement pour les valeurs de débits <MQ



## Annexe 3

Hauteurs du plan d'eau à l'échelle de référence d'Iffezheim (p.k. 336,201) dans la plage GIQ en 2010 (relevés et corrélation)



## PROTOCOLE 18

### 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

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

#### REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Amendement au RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (article 1.08)	M	1.4.2007	30.4.2007	27.8.2007	11.9.2007	20.3.2007
2007-II-19	Amendements RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22) (art. 1.02, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 et 14.02)	M	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RPNR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008		9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-20	Amendement au RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Article 4.07)	M	1.10.2008	28.7.2008	28.8.2008	27.8.2008	12.6.2008
2008-I-21	Amendements définitifs au RPNR (Articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Annexe 7)	M	1.4.2009		24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Amendements définitifs au RPNR (Articles 6.08, 11.01, 14.09)	M	1.12.2009		16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation - Amendement au RPNR Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009		22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Amendements au RPNR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de rotation pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009		11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du RPNR (Articles 10.01, 11.02 à 11.05)	M	1.10.2009	11.8.2009	16.7.2009	1.1.2010	5.6.2009
2009-I-17	Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane	R	1.1.2010	11.8.2009	16.7.2009	1.4.2010	2007-II-20 19.12.2007
2009-II-17	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du RPNR (Article 1.10)	M	1.4.2010	25.1.2010	15.1.2010	1.4.2010	26.1.2010
2009-II-18	Amendements définitifs au RPNR (Annexes 1, 3, 7 et 10)	M	1.12.2011			1.12.2011	27.1.2010
2010-II-23	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, chapitre 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 à 11.05, 12.01)	M	1.4.2011	14.1.2011	22.12.2010	1.4.2011	19.1.2011
2010-II-24	Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin - Signalisation de l'interdiction d'accéder à bord du bâtiment, signalisation de l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé (Articles 3.31, 3.32 et annexe 3)	M	1.12.2011		**)		20.1.2011
2010-II-25	Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin - Protection des eaux et élimination de déchets provenant des bateaux (Articles 1.10, chapitre 15 et annexe 10)	M	1.12.2011		**)		20.1.2011

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

\*\*\*) Pas de publication avant la date d'entrée en vigueur.

Non prolongation de prescriptions de caractère temporaire

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

---

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

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

### REGLEMENT DE VISITE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*\*\*\*) Sans objet.

\*\*\*\*\*) Pas de publication avant la date d'entrée en vigueur.

### 3. ADNR : Mise en vigueur

#### ADNR

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

Protocole	Sommaire	*)	Date d'entrée en vigueur	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	M	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Amendements à l'ADNR révisé	M	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR – Prescriptions transitoires	M	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Amendements à l'ADNR révisé	M	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Amendements à l'ADNR-Annexe B2, Append. 4 – Liste des matières	M	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Equipement de contrôle et de sécurité à bord des bateaux avitailleurs (ADNR marg. 331 221)	M	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Amendements à l'ADNR	M	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Amendements à la liste des matières admises au transport en bateaux-citernes – Annexe B2, Appendice 4	M	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Amendements à l'ADNR	M	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	M	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	M	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	M	1.1.2005	3.1.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Amendements à l'ADNR	M	1.1.2005	3.3.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	ADNR 2007	M	1.1.2007	21.12.2006	**)	27.2.2008	19.12.2006	21.6.2006
2008-I-25	ADNR 2009	M	(1.1.2009) 1.3.2009	17.6.2009	**)		2009-I-20 ---	13.6.2008
2009-I-20	ADNR 2009 (version néerlandaise)	M	(1.1.2009) 1.3.2009	---	**)	---	1.7.2009	---
2009-II-20	Abrogation de l'ADNR – Introduction de l'ADN sur le Rhin	M	1.1.2011	4.3.2011 <sup>****)</sup>	**)	9.12.2010	1.1.2011	2.3.2010

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

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

\*\*\*\*) entré en vigueur rétroactivement le 1.1.2011.

#### 4. Règlement des patentes : Mise en vigueur

##### REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2007-I-10	Adoption du Règlement des patentes du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar dans la perspective de la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans, conformément au Protocole additionnel n°7	M	1.4.2008		16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Reconnaissance des certificats de conduite nationaux de certains Etats membres	M	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Reconnaissance des certificats de conduite roumains des catégories A et B et du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar	M	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Reconnaissance du certificat de conduite tchèque	M	1.10.2009				1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Reconnaissance du certificat de conduite hongrois	M	1.4.2010			20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

#### 5. Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers :

Mise en vigueur

##### REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE SECURITE EN NAVIGATION A PASSAGERS

Acte de mise en vigueur du Règlement, 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
2004-II-22 (II)	Adoption du Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers (RSP)	M	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

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

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

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

**REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN**

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Adoption du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et amendements consécutifs de la réglementation de la CCNR	M	1.7.2011				1.7.2011	11.6.2010

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

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

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

...

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

**Appareils radar**

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron 3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	R-4-018

...

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	e-01-014
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	e-01-018

**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**

...

**Belgique**

N°	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel
1.	De Backer Scheepselectro <sup>8</sup>	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
2.	Periskal Bvba <sup>9</sup>	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
3.	Sedna Bvba <sup>10</sup>	Vaartkaai 12 2170 Merksem		
4.	Sperry Marine Belgium n.v. <sup>11</sup>	Noorderlaan 96 2030 Antwerpen	(0)3 233 14 33	sales.belgium@sperry.ngc.com
5.	Tresco Engineering Bvba <sup>12</sup>	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
6.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V. <sup>13</sup>	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

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

...

<sup>8</sup> Appareils radar marque : Furuno Electric Nishinomyia, Japan Radio Company. Indicateurs de vitesse de giration, marque : Radio Holland, Radio Zeeland, Alphanon

<sup>9</sup> Appareils radar marque : Periskal. Indicateurs de vitesse de giration, marque : /

<sup>10</sup> Appareils radar et indicateurs de vitesse de giration, marque: Alphanon

<sup>11</sup> Appareils radar et indicateurs de vitesse de giration, marque : Sperry Marine

<sup>12</sup> Appareils radar marque : TRESKO JRC (Alphanon). Indicateurs de vitesse de giration, marque : Alphanon (Alphanon)

<sup>13</sup> Appareils radar marque : Furuno Electric Nishinomyia. Indicateurs de vitesse de giration, marque : Radio Holland, Radio Zeeland

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

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

...

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

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

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
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213

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
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18.	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218

...

**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**

**Autriche**

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +43	Courriel Site internet
1.	ACR Electronics Europe GmbH	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
2.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
3.	Via Donau-Österreichische Wasserstraßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	(0)50 4321-1704	marketa.zednicek@via-donau.org

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

**Belgique**

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel Site internet
1.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
3.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	<b>+33</b> (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
4.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
5.	Northrop Grumman Sperry Marine Herr Luc Helsen	Noorderlaan 96 B-2030 Antwerpen	(0)3 233 14 33	sales.belgium@sperry.ngc.com

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel Site internet
6.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
7.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
8.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
9.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

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

## Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G. und M. Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
17.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de

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

## France

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	GH2E <sup>14</sup>	3 rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
2.	ATEYS <sup>1</sup>	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	AEMI <sup>1</sup>	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
4.	SIECMI <sup>1</sup>	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
5.	Établissement Max Guerdin et fils <sup>1</sup>	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
6.	THEMYS <sup>1</sup>	Quartier de la chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(02)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
7.	PROMAT <sup>1</sup>	68, boulevard Jules Durand F-76056 Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com

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

---

<sup>14</sup> Les compétences de chaque société sont précisées par arrêté ministériel du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

## Hongrie

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +36	Courriel Site internet
1.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 303 0168	robert.rafael@rsoe.hu
2.	NOVOFER Zrt	Hegyalja u. 86 H-1112 Budapest	1 319 8913	info@novofer.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 459 8050	dnd@dnd.hu
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvarar utca 4. 1155 Budapest	30 952 864	horvath.gabor@hajovill.hu

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

## Pays-Bas

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van der Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 514244	ams@alewijnse.nl www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10 4534000 M. (0)6 53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24 3559417	info@autena.nl www.autena.nl
4.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113 573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
6.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115 616329 M. (0)6 53686036	www.navimar.nl

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
7.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
8.	Radio Holland Netherlands B.V.	Eekhoutstraat 2 NL-3087 AB Rotterdam	(0)10 4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	T. (0)10 479 5444 M. (0)10 479 5545	info@sam-electronics.nl www.sam-electronics.nl
10.	Shipton Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shipton.nl www.shipton.nl
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl www.werkina.nl

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

## Suisse

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +41	Courriel Site internet
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	(0)41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com

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

### 7.3 Comité du Règlement de visite (Résolutions 1994-II-21 (II) et 2008-II-16)

1. *L'instruction de service n° 4 est rédigée comme suit :*

**"INSTRUCTION DE SERVICE n°4 aux COMMISSIONS DE VISITE  
en vertu de l'article 1.07 du RVBR**

**Application des dispositions transitoires**

**(Chapitres 15 à 22ter, chapitre 24)**

**1. Application des dispositions transitoires en cas d'assemblage de parties de bâtiments**

**1.1 Principes**

Lors de l'assemblage de parties de bâtiments, la préservation des acquis n'est accordée que pour les parties provenant du bâtiment dont le certificat de visite est conservé. Par conséquent, les prescriptions transitoires ne s'appliquent qu'à ces parties. Les autres parties sont traitées comme des nouvelles constructions.

**1.2 Application des prescriptions transitoires en détails**

1.2.1 Lors de l'assemblage de parties de bâtiments, les prescriptions transitoires ne peuvent être appliquées que pour les parties provenant du bâtiment dont le certificat de visite est conservé.

1.2.2 Les parties qui n'appartiennent pas au bâtiment dont le certificat de visite est conservé sont traitées comme une nouvelle construction.

1.2.3 Une fois qu'un bâtiment est complété par une partie provenant d'un autre bâtiment, le premier bâtiment obtient le numéro du bâtiment dont le certificat de visite est conservé pour le bâtiment transformé.

1.2.4 Lors de la conservation du certificat de visite existant ou de la délivrance d'un certificat de visite pour un bâtiment transformé, l'année de construction de la partie la plus ancienne de ce bâtiment est également mentionnée dans le certificat de visite.

1.2.5 Si une nouvelle proue est ajoutée au bâtiment, le moteur du boteur actif installé à la proue doit être conforme aux prescriptions actuelles.

1.2.6 Si une nouvelle poupe est ajoutée au bâtiment, les moteurs installés à la poupe doivent être conforme aux prescriptions actuelles.

**1.3 Exemples**

1.3.1 Un bateau est assemblé à partir de deux bateaux plus anciens (bateau 1, année de construction 1968 ; bateau 2, année de construction 1972). Du bateau 1 est utilisée l'intégralité, à l'exception de la proue, du bateau 2 est utilisée la proue. Le bateau ainsi assemblé obtient le certificat de visite du bateau 1. La proue du bateau ainsi assemblé doit à présent être équipée notamment de niches d'ancres.

- 1.3.2 Un bateau est assemblé à partir de deux bateaux plus anciens (bateau 1, année de construction 1975 ; bateau 2, année de construction 1958, sa partie la plus ancienne datant de 1952). Du bateau 1 est utilisée l'intégralité, à l'exception de la proue, du bateau 2 est utilisée la proue. Le bateau ainsi assemblé obtient le certificat de visite du bateau 1. La proue du bateau ainsi assemblé doit à présent être équipée notamment de niches d'ancres. En outre est inscrite dans le certificat de visite la partie la plus ancienne du bateau 2, datant de 1952.
- 1.3.3 Un bateau (année de construction 1988) est complété par une poupe (année de construction 2001). Le moteur du bateau construit en 1988 est conservé. Dans ce cas, le bateau doit obtenir un agrément de type. Le moteur aurait aussi dû obtenir un agrément de type s'il s'était agi du moteur installé à la poupe en 2001.

## **2. Application de dispositions transitoires en cas de modification du type de bâtiment (destination du bâtiment)**

### **2.1 Principes**

- 2.1.1 Dans le cadre d'une décision relative à l'application de prescriptions transitoires en cas de modification du type du bâtiment (type de bateau, usage fait du bateau) les aspects techniques de sécurité sont déterminants en ce qui concerne le RVBR.
- 2.1.2 Le type du bâtiment est considéré comme étant modifié lorsque s'appliquent au nouveau type d'autres prescriptions techniques de sécurité que pour l'ancien type de bâtiment ; tel est le cas lorsque s'appliquent au nouveau type les dispositions spéciales des chapitres 15 à 22ter du RVBR qui ne s'appliquaient pas à l'ancien type.
- 2.1.3 En cas de modification du type du bâtiment, toutes les dispositions spéciales et toutes les prescriptions spécifiques à ce type de bâtiment doivent être intégralement observées ; les prescriptions transitoires ne peuvent être appliquées pour ces prescriptions. Tel est le cas aussi pour les parties de bâtiment qui sont reprises d'un autre bâtiment existant et auxquels s'appliquent ces dispositions spéciales.
- 2.1.4 La transformation d'un bateau-citerne en bateau à cale sèche ne constitue pas une modification du type de bâtiment au sens du point 2.1.2.
- 2.1.5 Lors de la transformation d'un bateau à cabines en bateau d'excursions journalières, toutes les nouvelles parties doivent être entièrement conformes aux prescriptions actuelles.

### **2.2 Application des prescriptions transitoires en détails**

- 2.2.1 L'article 24.02, chiffre 2 (N.R.T.), s'applique uniquement aux parties du bâtiment qui sont renouvelées et les dispositions transitoires ne s'appliquent pas aux nouvelles parties de bâtiment.
- 2.2.2 Les dispositions transitoires demeurent applicables pour les parties du bâtiment qui ne sont pas transformées, à l'exception des parties visées au point 2.1.3, 2<sup>ème</sup> phrase.
- 2.2.3 Si les dimensions du bâtiment sont modifiées, les dispositions transitoires ne sont plus applicables aux parties du bâtiment qui ont un lien avec cette modification (par exemple : distance de la cloison d'abordage, franc-bord, ancres)

- 2.2.4 En cas de modification du type de bâtiment, les prescriptions spéciales du RVBR applicables uniquement à ce nouveau type de bâtiment doivent être observées. Toutes les parties du bâtiment et tous ses équipements qui sont concernées par la transformation doivent satisfaire aux exigences actuelles des parties II et III du Règlement de visite des bateaux du Rhin.
- 2.2.5 Le bâtiment obtient ensuite un certificat de visite nouveau ou modifié et une mention relative à la construction d'origine et à la transformation est portée dans les rubriques 7 et 8 de ce certificat.

### **2.3 Exemples**

- 2.3.1 Un bateau à marchandises (année de construction 1996) est transformé en bateau à passagers. Le chapitre 15 du RVBR est applicable à l'intégralité du bâtiment, sans application de prescriptions transitoires. Si la proue du bateau n'est modifiée ni dans le cadre de la transformation ni en vertu du chapitre 15, le bateau n'est pas tenu de posséder les niches d'ancres exigées à l'article 3.03.
- 2.3.2 Un remorqueur (année de construction 1970) est transformé en pousseur. La transformation matérielle implique une modification de l'équipement du pont et l'installation d'un dispositif de poussage. Toutes les prescriptions transitoires dont peut bénéficier un bateau construit en 1970 demeurent applicables, à l'exception des chapitres 5, 7, (en partie) et des articles 10.01 et 16.01.
- 2.3.3 Un bateau-citernes (année de construction 1970) est transformé en pousseur. La transformation matérielle implique la suppression de la proue et de la zone de cargaison ainsi qu'une modification de l'équipement du pont et l'ajout d'un dispositif de poussage. Toutes les prescriptions transitoires dont peut bénéficier un bateau construit en 1970 demeurent applicables, à l'exception des dispositions des chapitres 5, 7, (en partie) et des articles 10.01 et 16.01.
- 2.3.4 Un automoteur-citerne est converti en automoteur à marchandises. L'automoteur à marchandises doit satisfaire aux exigences actuelles du chapitre 11 du RVBR en matière de sécurité au poste de travail, notamment celles de l'article 11.04.

## **3. Application des dispositions transitoires en cas de transformation de bateaux à passagers**

### **3.1 Application des dispositions transitoires**

- 3.1.1 Les transformations nécessaires pour l'application de prescriptions du chapitre 15 – indépendamment de leur réalisation - ne constituent pas une transformation "T" au sens des articles 24.02, chiffre 2, 24.03, chiffre 1, ou de l'article 24.06, chiffre 5, du RVBR.
- 3.1.2 Lors de la transformation d'un bateau à cabines en bateau d'excursions journalières, toutes les nouvelles parties doivent être entièrement conformes aux prescriptions actuelles.

### **3.2 Exemples**

- 3.2.1 Un bateau à passagers (année de construction 1995) doit posséder un deuxième système de propulsion indépendant N.R.T., au plus tard après le 1.1.2015. Si ce bâtiment ne fait pas l'objet d'autres transformations volontaires, il n'est pas nécessaire de procéder à un calcul de stabilité conformément aux nouvelles prescriptions, mais, si cela s'avère nécessaire, il est possible d'effectuer un calcul de stabilité conformément à la version du RVBR sur la base de laquelle a été effectué le précédent calcul de stabilité.

- 3.2.2 Un bateau à passagers (année de construction 1994, dernier renouvellement du certificat de visite en 2012) est allongé de 10 m en 2016. Le bâtiment doit en outre être équipé d'un deuxième système de propulsion indépendant. En outre, un nouveau calcul de stabilité est nécessaire, celui-ci devant être effectué conformément au chapitre 15 pour les statuts de stabilité I et II.
- 3.2.3 A bord d'un bateau à passagers (année de construction 1988) est installé un système de propulsion plus puissant, y compris les hélices. Cette transformation est si importante qu'un calcul de stabilité sera nécessaire. Celui-ci devra être effectué conformément aux prescriptions actuelles."
2. *L'instruction de service n° 11, point 43, est rédigée comme suit :*
- "43. Les extincteurs portatifs exigibles en vertu d'autres prescriptions, par exemple le Règlement ADN, ne sont pas mentionnés ici."
3. *L'instruction de service n° 18, point 4, est rédigée comme suit :*
- "4. Les exigences fixées aux chiffres 2 et 3 ci-dessus sont aussi réputées satisfaites si chacune des deux parties du bateau est conforme aux exigences relatives à la stabilité fixées au chiffre 9.1.0.95.2 du Règlement ADN."
4. *Dans l'instruction de service n° 26, tableau relatif aux contrôles prévus, l'indication relative à l'article 11.11, chiffre 3 est supprimée.*

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

### COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

#### RECOMMANDATION AUX COMMISSIONS DE VISITE RELATIVE AU REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

#### RECOMMANDATION N° 1/2011 du 15 mars 2011

ad article 22bis.06

#### ROMERA

L'automoteur à marchandises "Romera" (année de construction 2004), numéro européen unique d'identification des bateaux 02326627, est allongé d'une longueur hors tout de 110 m à une longueur hors tout de 135 m.

Conformément à l'article 22bis.06 du RVBR, les prescriptions transitoires du chapitre 24 du RVBR peuvent uniquement être appliquées sur la base d'une recommandation de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin en cas d'allongements aboutissant à une longueur supérieure à 110 m.

En application de l'article 2.19, l'automoteur à marchandises "Romera" est autorisé à bénéficier des prescriptions transitoires de l'article 24.06 ad article 8.02, chiffre 5 et 8bis.02, chiffre 2 aux conditions suivantes :

1. Le moteur de propulsion principal bâbord du constructeur de moteurs Caterpillar, type 3412 D, puissance nominale 632 kW, régime nominal 1800 tours/minute, numéro de série REA 00185, année de construction 2004, numéro d'agrément de type R4\*1\*E2E3\*0421\*00, satisfait aux exigences de l'article 8bis.02, chiffre 2, (niveau d'émissions I) du RVBR.
2. Le moteur de propulsion principal tribord du constructeur de moteurs Caterpillar, type 3412 D, puissance nominale 632 kW, régime nominal 1800 tours/minute, numéro de série REA 00199, année de construction 2004, numéro d'agrément de type R4\*1\*E2E3\*0421\*00, satisfait aux exigences visées à l'article 8bis.02, chiffre 2 (niveau d'émissions I) du RVBR.
3. Le moteur de générateur à la poupe du constructeur de moteurs John Deere, type 4045 TF 158/120, puissance nominale 80 kW, régime nominal 1500 tours/minute, numéro de série CD4045T75491, année de construction 2004, numéro d'agrément de type R2\*1\*D2\*0001\*00, satisfait aux exigences visées à l'article 8bis.02, chiffre 2 (niveau d'émissions I) du RVBR.
4. Le moteur de générateur à l'avant du constructeur de moteurs John Deere, type 4045 DF 158/120, puissance nominale 42 kW, régime nominal 1500 tours/minute, numéro de série CD4045D754524, année de construction 2004, numéro d'approbation du type R2\*1\*D2\*0001\*00 satisfait aux exigences visées à l'article 8bis.02, chiffre 2 (niveau d'émissions I) du RVBR.
5. Le boteur actif du constructeur de moteurs DAF, type XE 390 C1, puissance nominale 390 kW, régime nominal 1900 tours/minute, numéro de série 457439, année de construction 2004, numéro d'approbation du type R4\*1\*C1D1E2E3\*0002\*00, satisfait aux exigences visées à l'article 8bis.02, chiffre 2 (niveau d'émissions I) du RVBR.
6. Toutes les autres exigences du RVBR sont satisfaites, y compris les conditions du chapitre 22bis, Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m.
7. Le bâtiment sera transformé sous le contrôle d'une société de classification agréée.

**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**  
**RECOMMANDATION AUX COMMISSIONS DE VISITE**  
**RELATIVE AU REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN**

**RECOMMANDATION N° 2/2011**  
**du 15 mars 2011**

ad article 10.03bis, chiffre 4 – Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des logements, timoneries et locaux destinés aux passagers, en liaison avec l'article 15.11

Installation de diffusion d'eau sous pression à volume d'eau non-conforme à l'article 10.03bis, chiffre 4, venant compléter la protection contre l'incendie au sens de l'article 15.11

**VIKING PRESTIGE**

A bord du bateau à passagers "Viking Prestige", numéro de construction 517, numéro européen unique d'identification des bateaux 07001942, peut être mise en place au titre de mesure supplémentaire de lutte contre l'incendie une installation de diffusion d'eau sous pression (système automatique d'aspersion) de la société Minimax GmbH & Co. KG, Bad Oldesloe, qui assure conformément aux dispositions d'une société de classification un débit total de 875 litres par minute, ce qui correspond à une surface protégée de 175 m<sup>2</sup> en retenant le volume d'eau minimum prescrit de 5 litres/m<sup>2</sup> par minute et s'écarte par conséquent, dans les zones publiques du restaurant et du bar, des exigences de l'article 10.03bis, chiffre 4, sous réserve que les exigences de l'article 15.11, chiffres 2 à 5, soient respectées comme si aucune installation de diffusion d'eau sous pression n'était présente.

Pour toutes les autres zones du bateau, l'installation de diffusion d'eau sous pression est conforme aux exigences de l'article 10.03bis, chiffre 4, de sorte qu'une configuration conforme à l'article 15.11, chiffres 2 à 5, y est autorisée en tenant compte de l'installation de diffusion d'eau sous pression.

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

Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN  
(séparément)

## **PROTOCOLE 19**

### **Budget pour 2012 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale adopte le budget 2012 qui est fixé à **2 521 300.- €**.

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **20 000.- €** du Centre Administratif pour les bateliers rhénans et de la part prélevée sur le fonds de réserve sous la forme d'un ajustement budgétaire de **45 000.- €**, s'élève à **504 260.-€**.

Les cotisations seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du CIC Est à Strasbourg.

## **PROTOCOLE 20**

### **Budget pour 2012 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans**

#### **Résolution**

Le budget du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2012 est fixé à **42 840.- €**. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 140.- €**. Le budget sera communiqué à cet organisme.

## **PROTOCOLE 21**

### **Renouvellement des mandats du Secrétaire Général Adjoint et de l'Ingénieur en Chef**

#### **Résolution**

La Commission Centrale convient de prolonger, à dater du 1<sup>er</sup> août 2011,

- l'engagement de Monsieur H.A.F. VAN DER WERF comme Secrétaire Général-adjoint de la Commission Centrale pour une période de 5 ans et deux mois et
- l'engagement de Monsieur Gernot PAULI comme Ingénieur en Chef de la Commission Centrale pour une période de 4 ans.

## **PROTOCOLE 22**

### **Désignation du Secrétaire du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

vu l'accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans, et notamment son article 71 ;

vu la proposition du secrétaire général de désigner Madame Cécile Tournaye, conseiller juridique du secrétariat, comme secrétaire du secrétariat du centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans ;

vu l'accord donné par le Centre administratif pour cette désignation ;

décide :

Madame Cécile Tournaye est nommée secrétaire du centre administratif pour la sécurité sociale des bateliers rhénans.

## **PROTOCOLE 23**

### **Révision du tableau des emplois du Secrétariat**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

vu l'article 7 du Règlement du personnel,

décide d'adopter la révision du tableau des emplois. Ce tableau est annexé à la présente résolution.

#### **Annexe**

**Tableau des emplois du Secrétariat  
au 1<sup>er</sup> janvier 2011**

Régime	Grade	Nombre	Classification
<b>Agents Article 10</b>			
Secrétaire Général	A6 – A7	1	1 A7
Secrétaire Général Adjoint	A4 – A5	1	1 A4
Ingénieur en Chef	A4 – A5	1	1 A4
<b>Agents Article 12 (Budget général)</b>			
Administrateur Principal / Conseiller Juridique	A3 – A4	1	1 A4
Administrateur	A2 – A3	3	2 A3 – 1 A2
Administrateur Réseau	A1 – A3	1	1 A2
Traducteur	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
Assistant(e) de direction	B2 – B5	5	2 B5 + 2 B4 + 1B2
Documentaliste	B2 – B4	1	1 B2
Technicien impression	C4 – C6	1	1 C6
<b>Agents article 12 (affectés à des projets financés sur budget particulier)</b>			
Administrateur Financier (CDNI)	A2 – A3	1	1 A2
Economètre (OM)	A1 – A2	1	1 A1
Assistante de direction (CDNI – JWG)	B2 – B4	1	1 B2
<b>Total</b>		21,5	

**Remarque :**

Certains agents travaillent à temps partiel. Il s'agit de

- La documentaliste (80 %)
- Deux assistantes de direction (80 %)
- Une traductrice (50 %).

Un poste de traducteur est vacant.

L'administrateur financier est financé à 2/3 sur le budget CDNI et 1/3 sur le budget CCNR.

## **PROTOCOLE 24**

### **Approbation du compte rendu de l'activité en 2010 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2010.

#### **Annexe**

## Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2010

### I. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2010

M. VAN KEER, Conseiller-général à la Direction Générale des Affaires Bilatérales, Direction : Pays voisins – Coopération transfrontalière - BENELUX au Service Public Fédéral des Affaires Etrangères, Chef de la délégation belge, assume les fonctions de Président de la CCNR depuis le 1er janvier 2010.

Mme BELLIARD, Conseiller d'Etat, Directeur des Affaires Juridiques au Ministère des affaires étrangères et européennes de la République française, Chef de la délégation française auprès de la CCNR, assume les fonctions de Vice-présidente de la CCNR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

M. DÜRLER, Ambassadeur, Directeur du Seeschiffahrtsamt de la Suisse, Direction du Droit international public du Département fédéral des Affaires Etrangères, Chef de la délégation suisse, a été nommé commissaire de Suisse auprès de la CCNR, à compter de janvier 2010, en remplacement de M. SEGER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

Mme AUGUSTIJN du Ministère néerlandais des Travaux publics et de la Gestion des eaux a été nommée commissaire-suppléante des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

M. BORDRY, Inspecteur général de l'administration du développement durable de la République française, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 19 mars 2010, en remplacement de M. VERDEAUX, qui a été appelé à d'autres fonctions.

Mme DUCHENE, Chef du bureau du transport fluvial à la direction des services de transport du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer de la République française, a été nommée commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 19 mars 2010, en remplacement de M. MATHIEU, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. SEGURA, Sous-directeur du droit de la mer, du droit fluvial et des pôles au ministère des affaires étrangères et européennes de la République française, a été nommé commissaire-suppléant de France auprès de la CCNR, à compter du 19 mars 2010, en remplacement de M. BELLENGER, qui assure la fonction de secrétaire de la délégation française.

M. RENARD, Ministre plénipotentiaire et Directeur de la Direction de la Politique du Transport international au SPF Affaires Etrangères de la Belgique a été nommé commissaire de la Belgique auprès de la CCNR, à compter du 22 mars 2010, en remplacement de M. ARDUI.

M. GEIB, Attaché principal d'administration centrale au Ministère fédéral du transport, de la construction et du développement urbain d'Allemagne, a été nommé commissaire-suppléant d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> août 2010, en remplacement de Mme ACKERMANN. M. GEIB est décédé à la mi-octobre 2010.

M. HÄUSLER, du Ministère des Affaires Etrangères d'Allemagne, a été nommé commissaire-suppléant d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du mois de septembre 2010, en remplacement de M. ROSENBERG qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. ADAM, Attaché à la Direction générale du Transport maritime Service public fédéral Mobilité et Transports de la Belgique est nommé Commissaire-suppléant de la délégation belge auprès de la CCNR, à compter du 6 décembre 2010.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2010 :

ALLEMAGNE :

Commissaires : MM. LINGEMANN,  
HÖNEMANN,  
KAUNE,  
WEMPE,  
Commissaires-suppléants : M. HÄUSLER ;

BELGIQUE :

Commissaires : MM. VAN KEER, **Président**  
CROO,  
RENARD,  
Commissaires-suppléants : Mme VANLUCHENE,  
MM. ADAM,  
VERSCHUEREN ;

FRANCE :

Commissaires : Mme BELLIARD, **Vice-Présidente**  
M. BORDRY,  
Mme DUCHENE  
M. JEROME,  
Commissaires-suppléants : MM. SEGURA,  
PIET ;

PAYS-BAS :

Commissaires : MM. HUYSER,  
ten BROEKE,  
MULLER,  
POST,  
Commissaires-suppléants : M. MENSINK,  
Mme AUGUSTIJN ;

SUISSE :

Commissaires : MM. DÜRLER,  
FEIERABEND,  
HADORN,  
STÜCKELBERGER,  
Commissaires-suppléants : MM. BÜHLER,  
REUTLINGER ;

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

Secrétaire Général : M. WOEHLING  
Secrétaire Général Adjoint : M. VAN DER WERF  
Ingénieur en Chef : M. PAULI

## II. ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE

### 1. Sessions plénières, réunions des comités, groupes de travail et tables-rondes au sein de la CCNR

- a) La Commission Centrale a tenu deux sessions plénières ordinaires, sous la présidence de M. VAN KEER le 2 juin ainsi que les 8 et 9 décembre à Strasbourg.
- b) Les Comités, les groupes ad hoc et les groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

le Comité du Budget, sous la présidence de M. RENARD, le 1er juin à Strasbourg ;  
le Sous-comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 24 mars à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. VAN KEER, le 24 mars, le 1er juin, le 13 octobre et le 8 décembre à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. KAUNE, le 24 mars, le 1er juin, le 26 octobre et le 7 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. BELLENGER, le 23 mars, le 14 octobre et le 8 décembre : réunion consacrée à la CLNI à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. TEN BROEKE, le 15 avril et le 28 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. KAUNE, le 14 avril, sous la présidence de M. FEIERABEND le 31 mai : réunion commune avec le Comité des Questions sociales, de travail et de formation professionnelle à Strasbourg et sous la présidence de M. KAUNE le 27 octobre à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. MENSINK le 13 avril et le 26 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de MM. STÜCKELBERGER et TEN BROEKE le 29 octobre : réunion commune avec le Comité technique permanent à Strasbourg ;

le Comité des institutions nationales (CINNA), sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 3 février à Strasbourg, le 17 février : réunion du groupe ad hoc des comptables et experts financiers des Institutions nationales à Duisburg, le 25 mars à Rotterdam, le 7 avril à Bâle, les 10 et 11 mai à Duisburg, le 22 juin à Strasbourg et le 22 septembre à Rotterdam ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. STÜCKELBERGER, le 15 avril, le 28 octobre, sous la présidence de MM. TEN BROEKE et STÜCKELBERGER le 29 octobre : réunion commune avec le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane à Strasbourg ;

Le 27 avril 2010, une délégation du comité technique permanent a participé à la réunion du comité technique de la Commission de la Moselle. L'objectif de cette réunion commune était d'échanger des informations sur la planification du chômage des écluses pour des travaux d'entretien.

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. FEIERABEND le 28 janvier : réunion extraordinaire du Comité STF pour la reconnaissance des livrets de service, le 25 mars, le 31 mai : réunion commune avec le Comité du Règlement de visite, le 13 octobre et le 7 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite, le Comité technique permanent : réunion commune le 31 mai et le 6 décembre à Strasbourg ;

le Comité de gestion de l'observation du marché, le 19 mars 2010 à Bruxelles ;

le Groupe de travail "observation du marché de la navigation intérieure européenne", sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 18 octobre avec workshop à Bruxelles

Le Groupe des experts de la profession pour l'observation du marché, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 19 mars 2010 à Bruxelles ;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. BAUMANN, les 4, 5 février, le 31 août et réunion commune avec le groupe de travail RIS le 1<sup>er</sup> septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. Kliche du 2 au 4 mars à Strasbourg, le 1<sup>er</sup> juillet à Strasbourg, du 14 au 16 septembre à Berlin et le 20 octobre à Bruxelles ;

le Groupe conjoint d'experts des Etats membres de l'Union européenne et la CCNR sur les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure, sous la présidence de M. BIERINGER les 4 et 5 mai à Strasbourg, les 29 juin et 1<sup>er</sup> juillet à Strasbourg, sous la présidence de M. PYTKO les 19 et 20 octobre à Bruxelles, les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre à Bruxelles ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. ADAM, le 20 mai, sous la présidence de M. BAUMANN, le 1<sup>er</sup> septembre : réunion commune avec le groupe de travail du Règlement de police, les 2 et 3 septembre ainsi que le 15 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. GRIES, les 26 et 27 janvier, les 27 et 28 avril, le 17 novembre et le 18 novembre : réunion consacrée aux instructions de services à Strasbourg ;

le groupe de travail technique permanent, sous la présidence de M. STUURMAN, les 23 et 24 février à Strasbourg ainsi que les 6 et 7 septembre à Duisbourg ;

le groupe de travail sur l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. Kliche, le 2 février et sous la présidence de M. VERSCHUEREN, le 23 juin à Strasbourg ;

le Comité de pilotage du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT), sous la présidence de M. JAEGERS, le 11 mars à Rotterdam, sous la présidence de M. JAEGERS, le 23 avril à Rotterdam et le 21 octobre à Duisbourg ;

le Groupe de travail de pilotage du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT), sous la présidence de M. PÖTTMANN le 25 février à Duisbourg ;

le Groupe commun avec le WP 15/AC2 de la CEE-ONU (Comité de sécurité (ADN-CS) et le Comité d'Administration (ADN-CA)), sous la présidence de M. REIN du 25 au 29 janvier et du 23 et 26 août à Genève ;

En outre ont eu lieu les autres événements suivants :

Le groupe commun CCNR – EDINNA et PLATINA sur les profils professionnels s'est réuni le 4 février à Bonn, le 24 juin à Rotterdam et le 15 octobre à Bâle.

Un nouveau guide pour l'amélioration du transport de matières dangereuses en navigation intérieure (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT) a été lancé le 8 juin 2010 à Bruxelles. Ce guide a été présenté aux experts de la navigation intérieure et de l'industrie pétrolière. Cette présentation a été organisée par la délégation belge auprès de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR).

L'ISGINTT a été développé conjointement par les organisations suivantes : CCNR, OCIMF, CEFIC, l'UENF, l'OEB, ESPO, EUROPIA, FETSA, SIGTTO et leurs membres.

Depuis 2006, ces organisations ont mis en commun leur expertise afin de produire sur la base de la publication déjà reconnue sur le plan international "*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*" (ISGOTT, 5<sup>th</sup> édition) un guide de sécurité spécifique à la navigation intérieure destiné aux barges citernes et aux terminaux.

L'ISGINTT vise à améliorer la sécurité du transport de matières dangereuses à l'interface entre les barges citernes de la navigation intérieure et d'autres bateaux ou installations à terre (terminaux). L'objectif n'est pas de modifier ou de remplacer les prescriptions en vigueur mais de mettre à disposition des recommandations supplémentaires. L'ISGINTT est le fruit des meilleures pratiques recommandées par les organisations participantes. L'ISGINTT est compatible avec les guides maritimes internationaux destinés aux navires de mer.

Une conférence « Barge-to-Business a été organisée les 30 novembre et 1er décembre 2010. Cette conférence a été organisée pour promouvoir les contacts entre l'industrie et la navigation fluviale et ainsi créer une base politique pour cette dernière.

- c) La conférence consultative des organisations agréées s'est tenue le 12 octobre sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL.
- d) Dans le cadre de leur coopération renforcée, la Commission Centrale et la Commission du Danube ont poursuivi leurs contacts et échanges d'information.
- e) Une réunion sur le renforcement de la coopération entre la CCNR et l'UE a eu lieu entre le DIRECTEUR GENERAL de la DG Move de la Direction Générale de l'Energie et des Transports, M. RUETE et le PRESIDENT de la CCNR, M. van KEER, le 19 mars et le 4 octobre à Bruxelles.  
Une réunion informelle a également eu lieu entre M. THEOLOGITIS, LE SECRETAIRE GENERAL et LE SECRETAIRE GENERAL ADJOINT le 4 mai 2010.

Le Groupe de rédaction charge de préparer des propositions en ce qui concerne la coopération CCNR-UE s'est réuni, sous la présidence de M. VAN KEER, le 23 mars, le 29 avril et le 2 juin à Strasbourg.

Une réunion du groupe de travail "rivers" commun à la DG TREN et à la DG ENV s'est tenue le 29 novembre à Bruxelles pour le développement d'un guide sur la navigation et les espaces NATURA 2000 en relation avec la directive Faune, Flore et Habitats (FFH 92/43/CEE).

- f) Un groupe de réflexion sur le futur cadre organisationnel de la navigation intérieure européenne a été créé dans le cadre de PLATINA. La première réunion s'était tenue le 28 octobre 2009 à Bruxelles. Le Secrétariat de la CCNR y a été représenté par le SECRETAIRE GENERAL ADJOINT. Ce groupe s'est réuni encore les 27 janvier et 5 mars 2010 à Bruxelles avec la participation du SECRETAIRE GENERAL. Il a rendu public un rapport dénommé « Regina » en mai 2010.
- g) Dans le cadre de la coopération entre la CCNR et la Commission de la Moselle, L'INGENIEUR en CHEF a participé à la session plénière de printemps le 8 juin au Luxembourg et le SECRETAIRE GENERAL à la session plénière d'automne le 4 décembre à Strasbourg.

2. Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. FILLON, le 30 mars et le 23 décembre à Strasbourg.
3. La Conférence des parties contractantes (CPC) de la convention CDNI, s'est réunie sous la présidence de M. CHAMAILLARD le 18 mars, le 29 avril, le 8 juin à Bruxelles, le 11 octobre à Strasbourg ainsi que les 9 et 10 décembre, à Strasbourg ;

Le Comité conjoint de suivi de la CCNR et de Atos Worldline, sous la présidence du Secrétariat, s'est réuni le 26 mars à Rotterdam, le 11 mai à Aix-la-Chapelle et le 26 octobre à Strasbourg ;

L'instance Internationale de péréquation et de coordination, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL s'est réuni le 3 février, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 22 juin et le 2 décembre à Strasbourg ;

#### 4. Relations avec d'autres organisations internationales

##### a) Le Secrétariat a représenté la Commission Centrale :

- à la Commission européenne (réunions des Groupes de travail divers traitant des problèmes liés à la navigation intérieure et des questions environnementales) ;
- au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe à Genève et à ses groupes de travail et Groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
- aux auditions et colloques du Forum International des Transports ;
- à la Commission du Danube (session plénière et réunions des experts techniques) ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à l'Association Internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) ;
- à l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) ;
- à la Commission de la Moselle ;
- à la Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR).

##### b) La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe a été représentée à la session plénière ordinaire d'automne par Mme JAIMURZINA.

La Commission du Danube a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps par M. VALKAR, Chef du Secrétariat.

La Commission Internationale pour la Protection du Rhin a été représentée à la session plénière ordinaire d'automne par M. Van de WETERING.

La Commission de la Moselle a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et d'automne par Mme BRUCKNER, Chef du Secrétariat.

### III. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2010 les membres suivants :

Juges :

MM. BALL (Allemagne)  
CRAEYBECKX (Belgique)  
Mme GEBHARDT (France)  
MM. DE SAVORNIN-LOHMAN (Pays-Bas)  
RAPP (Suisse)

Juges-suppléants :

MM. GÖBEL (Allemagne)  
VERSTREKEN (Belgique)  
BANGRATZ (France)  
HAAK (Pays-Bas)  
Mme STAMM (Suisse)

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a siégé, sous la présidence de M. BALL, le 11 mars 2010 et sous la présidence de MM. BALL et RAPP le 28 octobre 2010 à Strasbourg et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 2 jugements en matière civile et 3 jugements en matière pénale.

**PROTOCOLE 25**

**Communiqué à la presse**

**Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

**PROTOCOLE 26**

**Date de la prochaine session**

**Résolution**

La prochaine session plénière se tiendra le 30 novembre 2011 à Strasbourg.