

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION DE PRINTEMPS 2013

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2013 - I)

Strasbourg, le 29 mai 2013

SESSION DE PRINTEMPS 2013

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2013-I)

Strasbourg, le 29 mai 2013

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière – Composition de la Commission Centrale – Adoption de l'ordre du jour	
Protocole 1 : Ouverture de la session plénière – Composition de la Commission Centrale – Adoption de l'ordre du jour.....	1
II. Questions générales	
Protocole 2 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne.....	1
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec les organisations internationales	15
Protocole 4 : Développement durable de la navigation rhénane et intérieure	15
Protocole 5 : Organisation du Congrès de la CCNR en 2013	15
Protocole 6 : VISION 2018.....	15
Protocole 7 : Stratégie de la Commission Centrale pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane	15
Protocole 8 : Prise en compte de GNL en navigation intérieure et mission de la CCNR	15
III. Questions juridiques	
Protocole 9 : État des signatures de la CLNI 2012.....	15
Protocole 10 : Chambre des Appels	15
IV. Aspects économiques	
Protocole 11 : Situation économique de la navigation rhénane	16
V. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 12 : Patentes de batelier et équipages	33
VI. Règles de circulation	
Protocole 13 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.07, chapitre 4, 4.07, 10.01, 11.02 à 11.05, 12.01).....	33
VII. Services d'information fluviale sur le Rhin	
Protocole 14 : Services d'information fluviale sur le Rhin.....	33

VIII. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 15 : Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Amendement du RVBR en vue de la prise en compte de l'entrée en vigueur de l'édition 2.0 du Standard d'essai AIS Intérieur (Articles 7.06, chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5, Annexe N, Partie I et Partie III).....	34
Protocole 16 : Règlement de visite – Recommandations conformément aux articles 2.19, 8bis.12, chiffre 2, 10.03ter, chiffre 1, 10.03quater, 14bis.12, chiffre 2, 15.01, chiffre 4, 22bis.06 et 24.04, chiffre 4	39

IX. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Protocole 17 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure.....	39
---	----

X. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable

Protocole 18 : Télécabine franchissant le Rhin à hauteur de Coblenze.....	39
Protocole 19 : Pont pour le tramway Strasbourg – Kehl.....	42
Protocole 20 : Prise d'eau sur l'île du Rohrschollen	45
Protocole 21 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2012-I-14).....	52
Protocole 22 : 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 2012 (2012-I-15).....	56

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

Protocole 23 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	59
---	----

XII. Budget et administration

Protocole 24 : Approbation des comptes de l'exercice 2011 de la Commission Centrale	89
Protocole 25 : Approbation des comptes de l'exercice 2011 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans	89
Protocole 26 : Budget pour 2014 de la Commission Centrale.....	89
Protocole 27 : Budget pour 2014 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans	89

Protocole 28 : Révision du tableau des emplois du Secrétariat	90
Protocole 29 : Archives de la Commission Centrale	92
Protocole 30 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2012 de la Commission Centrale	92

XIII. Questions diverses

Protocole 31 : Communiqué à la presse.....	100
Protocole 32 : Date de la prochaine session	100



RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2013

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Résolution

La Commission Centrale,

considérant,

- que l'accord de coopération signé le 3 mars 2003 entre la Commission européenne et la Commission Centrale, a permis la mise en œuvre d'une coopération étroite dans les domaines des règles de sécurité des bateaux de navigation intérieure ainsi que de l'observation du marché ;
- qu'il a été jugé utile d'élargir les domaines de coopération entre l'Union Européenne et la Commission centrale, en tenant compte davantage des priorités dans la poursuite du développement et de la promotion de la navigation intérieure, et de préciser les modalités de cette coopération afin de la rendre plus efficace ;
- qu'il importe de prévoir à cet égard de nouvelles structures de coopération entre la Commission Centrale et l'Union européenne, dans le cadre des dispositions du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, afin de permettre la rationalisation des procédures concernées de part et d'autre ;

exprime sa pleine satisfaction de la signature le 22 mai 2013 à Bruxelles par M. Ruete, Directeur Général de la DG MOVE et M. van der Werf, Secrétaire Général de la Commission Centrale, de l'arrangement administratif établissant un cadre de coopération entre le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne,

invite le Secrétaire Général à prendre toutes les dispositions utiles en vue de la mise en œuvre de cet accord,

lui demande notamment d'étudier toutes les mesures propres à établir les structures de coopération correspondantes et de soumettre des propositions à cet effet lors de la session d'automne 2013,

réitère sa détermination à donner à l'accord de coopération de 2003 sa pleine application.

Annexe

ARRANGEMENT ADMINISTRATIF

ETABLISSANT UN CADRE DE COOPERATION

ENTRE

**Le Secrétariat de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin**

et

**la Direction générale de la mobilité et des transports
de la Commission européenne**

ARRANGEMENT ADMINISTRATIF
établissant un cadre de coopération entre le Secrétariat
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
et la Direction générale de la mobilité et des transports
de la Commission européenne – DG MOVE

Le présent Arrangement administratif est conclu entre le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, ci-après dénommés "les Parties".

1. Introduction

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après dénommée "CCNR") et la Direction générale de la mobilité et des transports (ci-après dénommée "DG MOVE"), dans le cadre de leurs environnements juridique et institutionnel respectifs, apportent leur soutien au secteur de la navigation intérieure et ont des intérêts communs à la rationalisation du développement de la navigation intérieure. A cet égard, les deux Parties reconnaissent la nécessité de renforcer la coopération afin d'atteindre les objectifs des politiques respectives.

Leur coopération devrait tenir compte des exigences de la politique commune des transports de l'Union européenne visée par le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi que de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Le cadre de coopération actuel a été établi en 2003 par le biais de l'Arrangement administratif concernant la coopération entre la CCNR et la Commission européenne. Les deux Parties saluent les résultats de cette coopération. Au cours des dix dernières années, les réalisations les plus importantes ont été notamment la mise en œuvre d'un outil pour l'observation du marché du transport par voie d'eau et l'adaptation permanente des prescriptions techniques.

Dans son Livre blanc de l'année 2011 "Une feuille de route pour un espace européen unique des transports" la Commission européenne a souligné l'importance du transport par voie de navigation intérieure dans le contexte d'une Union européenne élargie. L'objectif des futures actions devrait notamment consister à établir un cadre approprié pour optimiser le marché interne du transport par voie de navigation intérieure et de lever les obstacles qui empêchent son utilisation accrue. A cette fin, la voie de navigation intérieure prendra une place significative dans le futur cadre juridique concernant le réseau de transport transeuropéen.



La Commission européenne, dans son document de travail "Vers NAIADES II (SWD (2012) 168), a reconnu la nécessité de revoir et de renforcer la coopération internationale dans le domaine de la navigation intérieure. En particulier, la DG MOVE considère que de nouvelles approches pourraient être envisagées afin d'assurer une meilleure utilisation de l'expertise de la CCNR dans le domaine des prescriptions techniques minimales applicables aux bâtiments exploités sur les voies de navigation intérieure et dans les domaines de l'observation du marché ainsi que de l'emploi et des qualifications.

Dans ses conclusions "Orientations pour faire de la navigation intérieure dans l'UE un secteur intégré et compétitif" du 16 juin 2011, le Conseil de l'Union européenne a souligné la nécessité, compte tenu de la complexité de la structure organisationnelle actuelle du secteur, de faciliter les prises de décisions entre les différents acteurs et de renforcer leur coopération.

A cet effet, les Parties constatent que sera établi sous l'égide de la CCNR un comité chargé d'élaborer et d'adopter sur le plan technique des standards pour la navigation intérieure.

Le présent Arrangement administratif doit être considéré comme une étape nécessaire, dans la mesure où la coopération entre les deux Parties peut nécessiter d'être consolidée lorsque sera établi le cadre juridique permettant de faire référence aux travaux du comité susmentionné.

Par conséquent, le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE ont l'intention de renforcer leur coopération conformément aux dispositions ci-après.

2. Objet

Le présent Arrangement administratif a pour objet d'établir un cadre de coopération entre le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE. Les deux Parties souhaitent en particulier renforcer leur coopération afin d'accroître les synergies et afin que leurs initiatives se complètent et se renforcent mutuellement.

3. Domaines de coopération

Sans préjudice d'autres questions susceptibles de gagner en importance ou d'appeler un examen et des mesures immédiats et sous réserve des évaluations périodiques conjointes visées au paragraphe 7 (Evaluation) ci-dessous, les domaines de coopération sont les suivants :

3.1. Prescriptions techniques et technologies de l'information concernant les bâtiments de la navigation intérieure,

3.2. Modernisation du cadre juridique pour les certificats de conduite conformément à la directive du Conseil 96/50/CE du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté et son extension au domaine des qualifications professionnelles de la main d'œuvre dans le secteur de la navigation intérieure, conformément aux dispositions du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

3.3. Observation du marché.



4. Modalités de coopération

4.1. Les activités à mener dans les domaines de coopération visés aux paragraphes 3.1 et 3.2 pourront notamment prendre les formes suivantes :

- échange d'informations, de documentation et d'expérience ;
- mise en place de mécanismes pour les orientations générales et la détermination des grandes priorités ;
- établissement de structures et de mécanismes appropriés pour optimiser la coopération et la coordination, notamment par l'élaboration et l'adoption de standards auxquels les deux Parties pourront se référer dans leurs réglementations respectives.

4.2. L'élaboration de standards dans les domaines de coopération visés aux paragraphes 3.1 et 3.2 sera assurée par l'intermédiaire d'un Comité chargé d'élaborer des standards dans le domaine de la navigation intérieure. Le comité sera établi par la CCNR et impliquera des Etats membres de l'UE et des Etats membres de la CCNR. L'Union européenne, représentée par la Commission européenne, pourra participer aux travaux de ce comité. Le comité sera assisté par des groupes d'experts si ceci est jugé nécessaire.

4.3. Dans l'exercice de ces activités, le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE s'attacheront à échanger des informations utiles pour accomplir leurs tâches et s'acquitter de leurs responsabilités respectives, notamment en ce qui concerne leurs objectifs et calendriers d'activités dans le domaine de la navigation intérieure et les domaines connexes et s'attacheront à échanger le cas échéant les enseignements acquis.

4.4. Un programme de travail pluriannuel préparé par les deux Parties sera soumis au comité pour délibération et adoption.

4.5. Le Secrétariat de la CCNR assurera les services de secrétariat et apportera au comité une assistance linguistique pour la terminologie de la navigation intérieure sous réserve de la disponibilité de moyens financiers et suivant les dispositions figurant au paragraphe 6 (Financement).

5. Teneur de la coopération

La teneur de la coopération dans les domaines mentionnés au paragraphe 3 ci-avant peut notamment couvrir les thèmes suivants :

5.1. Prescriptions techniques et technologies de l'information concernant les bâtiments de la navigation intérieure.

Les objectifs dans ce domaine de coopération sont les suivants :

- a) mise en œuvre par les deux Parties du nouveau modèle de gouvernance sur les dispositions concernant les prescriptions techniques ;
- b) étude des possibilités d'améliorer encore la cohérence entre les prescriptions techniques applicables sur le Rhin et celles applicables à d'autres parties du réseau de voies de navigation intérieure de l'Union européenne afin d'aboutir à des standards appropriés, équilibrés et harmonisés ;



c) élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure pour le développement et l'actualisation des prescriptions techniques selon les modalités fixées par le présent Arrangement.

5.2. Qualifications professionnelles

Les objectifs dans ce domaine de coopération sont les suivants :

- a) contribution à la préparation de nouvelles initiatives de la DG MOVE et étude d'impact pour la modernisation et l'extension du cadre juridique régi par la directive 96/50/CE dans les domaines de la certification et de la qualification professionnelle, conformément aux dispositions du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- b) échange d'informations sur le système actuel de reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service, y compris une analyse des perspectives et limites d'une future extension de cette approche.

5.3. Observation du marché

La coopération dans ce domaine comporte deux volets :

- a) réalisation et développement de l'observation du marché du transport européen par voie de navigation intérieure conformément à l'accord existant relatif à l'*Assistance technique* entre la Commission européenne et la CCNR ;
- b) contribution à une réflexion plus large sur l'évolution de l'observation du marché actuelle, qui pourrait comprendre la rationalisation de la collecte de données de sources diverses relatives aux marchés, aux flottes, à l'infrastructure, etc., banque de données, prévision des tendances sur la base de modélisations et mise en place d'une capacité d'analyse et d'interprétation des données.

6. Financement

Un projet de planification budgétaire indicative concernant la coopération sera défini, notamment pour la mise en œuvre des tâches visées au paragraphe 5 et pour le fonctionnement du comité visé au paragraphe 4.2.

Une planification budgétaire indicative pluriannuelle sera réalisée par le Secrétariat de la CCNR et la DG MOVE en tenant compte du programme de travail du comité.

Sous réserve de la disponibilité de moyens financiers, les deux Parties s'attacheront à allouer les ressources budgétaires respectives et procéderont à la conclusion de contrats correspondants et d'autres accords appropriés. Tout financement de la CCNR par la Commission européenne interviendra conformément aux procédures propres à la Commission européenne. Les modalités et conditions d'un tel financement seront définies dans les contrats et/ou les accords conformément à la législation en vigueur de l'Union, en tenant compte de la planification budgétaire indicative pluriannuelle.



7. Evaluation

Le présent Arrangement administratif peut être amendé ou modifié à la demande de l'une des deux Parties.

Le cas échéant, les Parties examineront la nécessité d'apporter des améliorations à la coopération.

Les deux Parties conviennent d'envisager l'extension du paragraphe 3 à l'élaboration de standards dans le domaine des Services d'Information Fluviale (SIF) en fonction des résultats de l'évaluation de la politique de l'UE en la matière, laquelle sera disponible en 2014.

8. Communication

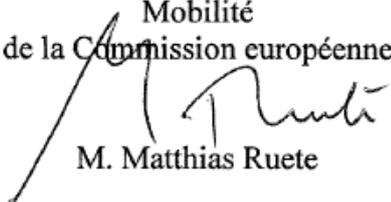
Toute communication en rapport avec le présent Arrangement administratif entre la Direction générale de la mobilité et du transport et le Secrétaire général de la CCNR revêtira la forme écrite.

9. Dispositions finales

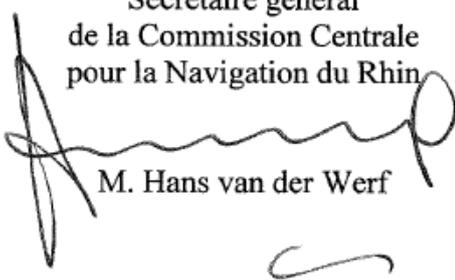
Le présent Arrangement administratif ne crée pas de droits ni d'obligations en vertu du droit international entre les deux Parties. Il renforce la coopération existante dans le domaine de la navigation intérieure tel que défini dans l'Arrangement administratif de l'année 2003.

Fait à Bruxelles, le 22 mai 2013 en deux exemplaires originaux rédigés en langues allemande, anglaise, française et néerlandaise.

Directeur général
Mobilité
de la Commission européenne


M. Matthias Ruete

Secrétaire général
de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin


M. Hans van der Werf

ADMINISTRATIVE ARRANGEMENT

**CONCERNING A FRAMEWORK
FOR COOPERATION**

BETWEEN

**The Secretariat of the Central Commission
for the Navigation of the Rhine**

and

**The Directorate-General for Mobility and Transport
of the European Commission**

ADMINISTRATIVE ARRANGEMENT
Concerning a framework for cooperation between the Secretariat
of the Central Commission for the Navigation of the Rhine
and the Directorate-General for Mobility and Transport
of the European Commission – DG MOVE

This Administrative Arrangement is between the Secretariat of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission, hereinafter "the Sides".

2. Introduction

The Central Commission for the Navigation of the Rhine (hereinafter called "CCNR") and the Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission (hereinafter called "DG MOVE") in their respective legal and institutional contexts both pursue the support of the inland navigation sector and have common interests in streamlining the development of inland navigation. In this respect, both Sides recognise the need for stepping up cooperation for the achievement of the objectives of the respective policies.

Their cooperation should consider the requirements of the Common Transport Policy of the European Union covered by the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and the Revised Convention for the Navigation of the Rhine.

The current cooperation framework was established in 2003 through the Administrative Agreement concerning the cooperation between the CCNR and the European Commission. Both Sides welcome the outcome of this cooperation. In particular, during the last ten years the most important achievements of the cooperation concerned the implementation of an observation tool of the inland waterway transport market and the permanent reviews of the technical requirements.

The European Commission in its White Paper "A Roadmap to a single European Transport Area" from 2011 has emphasised the importance of the inland waterway transport in the context of an enlarged Union. In particular the objective for future actions should be to establish an appropriate framework to optimise the Internal Market for inland waterway transport, and to remove barriers that prevent its increased use. For that purpose inland waterway will have a relevant place in the up-coming new legal framework concerning Trans European transport network.



The European Commission in its Staff Working Document "Towards NAIADES II" (SWD (2012) 168) has recognised the need to review and reinforce international cooperation in the field of inland navigation. In particular DG MOVE considers that new approaches could be envisaged to better use the expertise of the CCNR in the field of the minimum technical requirements applicable to vessels on inland waterways and in the fields of market observation and jobs and skills.

In its Conclusions "On the way ahead towards integrated and competitive EU inland waterway transport " of 16 June 2011, the Council of the European Union stressed the need, given the complexity of the current organisational structure of the sector, to facilitate decision-making between the different actors and to reinforce cooperation between them.

To this purpose, the Sides take note that a Committee under the auspices of the CCNR would be set up and would be in charge of the elaboration and adoption at technical level of standards in inland navigation.

This Administrative Arrangement should be considered as a necessary step, insofar as the cooperation between the two Sides may need to be consolidated once the legal framework allowing reference to the work of the above-mentioned Committee will be in place.

Therefore, the Secretariat of the CCNR and DG MOVE intend to reinforce their cooperation in line with the following arrangements.

3. Purpose

The purpose of this Administrative Arrangement is to establish a framework for cooperation between the Secretariat of the CCNR and DG MOVE. In particular, both Sides endeavour to strengthen the cooperation in order to increase synergies and make their actions more complementary and mutually reinforcing.

3. Areas of cooperation

Without prejudice to other issues that may acquire more importance or require immediate attention and action, and subject to the results of joint reviews referred to in paragraph 7 (Review), the priority areas for cooperation are:

3.1. Technical requirements and information technology concerning inland waterway vessels,

3.2. The modernisation of the legal framework on boat master certificates governed by Council Directive 96/50/EC of 23 July 1996 on the harmonization of the conditions for obtaining national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway in the Community and its extension in the area of professional qualifications for workers in the field of inland navigation, in line with the provisions of the Treaty on the Functioning of the European Union,

3.3. Market observation.



4. Forms of cooperation

4.1. The activities to be pursued in the context of the areas of cooperation referred to in paragraphs 3.1. and 3.2. may take in particular the forms set out below:

- Exchange of information, documentation and experience;
- Putting in place mechanisms for overall steering and priority setting;
- Establishment of appropriate structures and mechanisms for streamlining cooperation and coordination, in particular by the elaboration and adoption of standards which can be referred to by both sides in their respective regulations.

4.2. The elaboration of standards in the areas of cooperation referred to in paragraphs 3.1. and 3.2. will be performed through a Committee for drawing up standards in the field of inland navigation to be set up by the CCNR, and involving EU Member States and CCNR Member States. The European Union, represented by the European Commission may participate in this Committee. The Committee will be assisted by expert groups it may deem necessary.

4.3. In performing these activities, the Secretariat of the CCNR and DG MOVE should aim to exchange information relevant to the fulfillment of their respective tasks and responsibilities, in particular with regard to their objectives and timetables of activities in the area of inland navigation and related fields, and share, where appropriate, the experiences acquired.

4.4. A work programme for a multi-annual period, prepared by both Sides shall be presented to the Committee for deliberation and adoption.

4.5. The Secretariat of the CCNR will provide secretarial support, as well as linguistic assistance on inland navigation terminology to the Committee, subject to the availability of funding and the provisions laid down in paragraph 6 (Funding).

5. Contents of cooperation

The content of cooperation for the areas referred to in the above-mentioned paragraph 3 may cover in particular the following items:

5.1. Technical requirements and information technology concerning inland waterway vessels

The purpose for this area of cooperation is the following :

- a) to put into operation on both Sides the new model of governance on the technical requirement provisions;
- b) to explore possible ways to further increase the coherence between technical requirements for the Rhine and for the other parts of the inland waterways networks in the European Union, leading to adequate, proportionate and unified standards;



c) to elaborate standards in the field of inland navigation for the development and updating of the technical requirements in the way established in the present Arrangement.

5.2. Professional qualifications

The purpose for this area of cooperation is the following:

a) to contribute to the preparation and impact assessment of new initiatives elaborated by DG MOVE for the modernisation and extension of the legal framework governed by Directive 96/50/EC in the fields of certification and professional qualifications, in line with the provisions of the Treaty on the Functioning of the European Union.

b) to exchange information on the current system of mutual recognition of boatmaster certificates and of service record books, including an analysis of the prospects and limitations of the further extension of this approach.

5.3. Market observation

The cooperation in this area is twofold:

a) to carry out and develop the market observation of the European inland waterway transport market as agreed under the existing *Technical Assistance* contract between the European Commission and the CCNR;

b) to contribute to the broader reflection on the evolution of the current market observation which could encompass the streamlining of data gathering on markets, fleets, infrastructure, etc. from various sources, a data repository, forecasting of trends based upon modelling and the establishment of a capacity to analyse and interpret the data.

6. Funding

A draft indicative budgetary planning relating to the cooperation will be defined, in particular for the implementation of the items referred to in paragraph 5 and for the functioning of the Committee referred to in paragraph 4.2.

A multi-annual indicative budgetary planning shall be prepared by the Secretariat of the CCNR and DG MOVE taking into account the work programme of the Committee.

Subject to the availability of appropriations, both sides will endeavour to allocate the respective budgetary resources and proceed to the conclusion of corresponding contracts or other appropriate agreements. Any funding of the CCNR by the European Commission will be pursuant to the European Commission's own procedures. The terms and conditions of such funding will be defined in the relevant contracts and/or agreements in line with the applicable Union legislation, taking into consideration the multi-annual indicative budgetary planning.



7. Review

This Administrative Arrangement may be amended or modified at the request of either Side.

Whenever appropriate, consideration will be given to the need for improvements in the cooperation.

Both sides agree to consider the extension of paragraph 3 to the elaboration of standards in the field of River Information Services (RIS), depending upon the results of the evaluation of the respective EU-policy, which will be available in 2014.

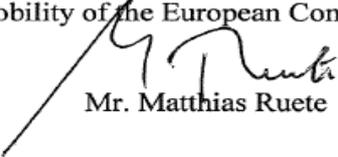
8. Communication

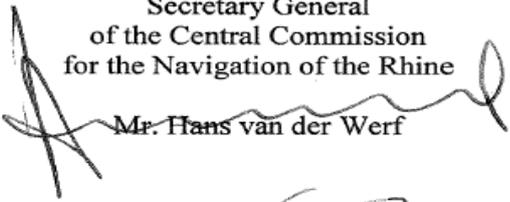
All communication in relation to this Administrative Arrangement should be done in writing between the Directorate-General for Mobility and Transport and the Secretary General of the CCNR.

9. Final provisions

This Administrative Arrangement does not create rights and obligations under international law between both Sides. It enhances the existing cooperation in the field of inland navigation, as defined by the Administrative Agreement 2003.

Done at Brussels on 22 May 2013 in the Dutch, English, French and German languages, in two originals

Director-General
Mobility of the European Commission

Mr. Matthias Ruete

Secretary General
of the Central Commission
for the Navigation of the Rhine

Mr. Hans van der Werf

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec les organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Développement durable de la navigation rhénane et intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Organisation du Congrès de la CCNR en 2013

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

VISION 2018

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

État des signatures de la CLNI 2012

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Chambre des Appels

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2012 et de la perspective pour 2013 / 2014.

Annexe

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

pour l'année 2012 et perspective pour les années 2013 et 2014

I. Conditions économiques générales et volumes transportés

En 2012, les conditions économiques générales ont été difficiles en Europe pour la navigation intérieure. Il s'avère que l'évolution économique très préoccupante dans les États périphériques de la zone Euro n'est pas sans effet sur les principaux États de la zone Euro. Ceci n'est guère surprenant étant donné que (malgré une forte globalisation), l'essentiel du commerce extérieur des États de la zone Euro demeure un commerce intra-européen.

Actuellement, le ralentissement de la croissance économique européenne résulte essentiellement de la faiblesse de la consommation et des investissements privés. ¹Ceci apparaît à l'examen du bulletin mensuel de la Banque centrale européenne du mois d'avril 2013.

Une explication de la faiblesse des investissements privés et de la consommation privée doit prendre en compte, en tant que facteurs explicatifs essentiels, les incertitudes du secteur bancaire et des entreprises face à la crise de la dette dans la zone Euro. La situation actuelle se caractérise par l'existence de risques élevés perçus et de risques non perceptibles objectivement mais néanmoins ressentis. En d'autres termes, il prévaut une grande incertitude sur l'avenir de la zone monétaire et sur la possibilité d'apporter des solutions à la problématique actuelle de la dette. Dans une telle situation, de nombreux secteurs de l'industrie ne sont pas suffisamment confiants pour réaliser des investissements. La consommation souffre du manque de confiance des consommateurs privés.

Dans ce domaine, ceci se traduit par une baisse du chiffre d'affaires dans le secteur de la distribution et par une baisse des achats d'automobiles. Cette dernière a pour conséquence une baisse de la demande en acier et donc aussi de la demande de transport en navigation intérieure (minerai, ferrailles, métaux et produits métalliques). La baisse du chiffre d'affaires dans le secteur de la distribution a en outre un effet négatif sur la demande de transport en conteneurs, les biens de consommation étant très souvent transportés en conteneurs.

Le PIB corrigé de l'inflation (PIB réel) de la zone Euro a baissé au total de 0,6 % en 2012. Dans les différents États membres, les tendances ont été légèrement divergentes. L'Allemagne a pu enregistrer une faible croissance, tandis que la France a stagné et que les Pays-Bas et la Belgique ont enregistré une baisse.²

Compte tenu de ce contexte macroéconomique, il est compréhensible que le transport de marchandises n'ait enregistré qu'une hausse d'à peine 1 % au total en 2012 par rapport à l'année précédente. Le volume transporté entre Rheinfelden et la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas a augmenté, passant de 187 millions de tonnes à 188,7 millions de tonnes. Le transport de marchandises sur les voies navigables néerlandaises (Rhin néerlandais et autres voies de navigation intérieure néerlandaises) a atteint 334 millions de tonnes en 2012, soit une baisse d'environ 3 % par rapport à l'année précédente.³

¹ Voir à cet égard la répartition des taux de PIB dans le bulletin mensuel de la Banque centrale européenne d'avril 2013, page 41.

² Source : FMI (2013) World Economic Outlook Avril 2013. Hopes, Realities, Risks.

³ Source : CBS.

Selon les estimations actuelles pour 2012, les autres modes de transport terrestre ont enregistré une légère baisse du volume transporté (Allemagne). Une très légère hausse est attendue pour l'année 2013, suivie d'une hausse un peu plus marquée pour 2014 et 2015.⁴

Un aspect positif est que le transport sur le Rhin a augmenté chaque année depuis 2009. Toutefois, les hausses constatées en 2010, 2011 et 2012 sont relativement modérées. Elles ont en tout cas été insuffisantes pour atteindre le niveau de l'année 2008. En 2008, le transport sur le Rhin atteignait encore 207,5 millions de tonnes.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Produits agricoles

Les céréales représentent 60 % du volume total de ce segment. Il en résulte que le pic annuel pour le transport est généralement atteint en octobre. L'acheminement de la récolte de céréales joue ici un rôle déterminant, ce qui a aussi été le cas en 2012.

Par rapport à l'année précédente, le volume transporté sur le Rhin traditionnel a augmenté d'1,5 millions de tonnes pour atteindre 12,5 millions de tonnes. Ceci correspond à une hausse de 13 %. Sur la totalité des voies navigables allemandes, le transport a enregistré une hausse similaire (environ 9,4 %).⁵

Denrées alimentaires, fourrages

Avec environ 7 millions de tonnes de denrées alimentaires et fourrages, le volume transporté a augmenté d'environ 300 000 tonnes par rapport à 2011 (+ 4 %). L'essentiel de ces transports concerne les huiles et graisses végétales (60 %) et le fourrage (22 %).

Minerai et acier

L'industrie sidérurgique a été globalement affaiblie par la crise économique.⁶ Les principaux problèmes sont actuellement les suivants :

- La faible demande en acier de la part de l'industrie automobile française, italienne et espagnole suite à la crise de l'Euro
- la baisse de la demande d'acier dans le secteur de la construction
- la pression baissière subie par les prix de l'acier sur le marché mondial, résultant de l'augmentation des volumes de production en Chine. Ceci affecte la compétitivité de l'industrie sidérurgique européenne.

Les chiffres concernant la manutention dans le port de Rotterdam avaient déjà fait apparaître une baisse du transport de minerai. Le transport de minerai a baissé de 6 % sur le Rhin. Environ 23,25 millions de tonnes de minerai de fer et d'autres minerais ont été transportées.⁷

⁴ Voir : BAG / Ratzenberger / Intraplan (2013), Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr / Mittelfristprognose Winter 2012/2013, page 1, (prévisions à moyen terme pour le transport de marchandises et de personnes).

⁵ Source : destatis.

⁶ http://www.stahl-online.de/Deutsch/Linke_Navigation/MedienLounge/_Dokumente/130408_PK_Hannover_Messe_Charts.pdf

⁷ Le transport de minerai de fer représente 96 % des transports de minerais. En 2011, le transport de minerai atteignait encore environ 24,5 millions de tonnes.

Le transport de métaux et produits métalliques a atteint 10,7 millions de tonnes. Ici aussi a été constatée une baisse (- 4 %). Sur les voies de navigation intérieure allemandes – avec la forte concentration de l'industrie sidérurgique allemande dans le bassin du Rhin, le transport de métaux et produits métalliques a connu une baisse très similaire qui a atteint 5 %.

Charbon

La houille est utilisée par l'industrie sidérurgique ainsi que pour le marché de la chaleur et la production d'électricité. Si l'industrie sidérurgique a affiché une tendance négative, le secteur de l'énergie a augmenté sa demande en combustibles solides. La consommation de houille pour la production d'électricité a augmenté de 6 % en Allemagne par rapport à l'année précédente⁸.

L'une des explications de cette hausse de la demande en charbon dans le secteur de l'énergie est la baisse du prix du charbon sur le marché mondial. Cette baisse résulte de la politique énergétique des Etats-Unis. Depuis quelques temps, les USA procèdent en effet à une exploration intensive des gisements de gaz. Il en résulte aux USA un excédent de la production nationale de charbon et cet excédent est exporté. Des volumes considérables sont ainsi mis sur le marché mondial du charbon, avec pour conséquence une baisse des prix sur le marché mondial. Il en résulte une hausse de la demande en Europe et donc aussi une hausse de la demande de transport en navigation rhénane.

Dans ce contexte, la hausse des transports de combustibles solides est plausible. La demande supplémentaire en charbon pour le secteur de l'énergie a surcompensé la baisse de la demande de l'industrie sidérurgique. Les volumes de combustibles solides ont ainsi augmenté de 2 % sur le Rhin pour atteindre 29,7 millions de tonnes. Malgré la faiblesse de l'industrie sidérurgique, les volumes de charbon transportés ont ainsi connu une hausse trois années de suite. Cette évolution indiscutablement positive concernant le charbon témoigne des nombreux usages faits de cette source d'énergie primaire ainsi que du rôle toujours important que joue la houille pour le marché mondial de l'énergie.

Conteneurs

Le transport de conteneurs, de par sa nature logistique, est un transport international intégré au commerce transcontinental qui augmente surtout entre l'Asie et l'Europe. En ce qui concerne la structure des transports de conteneurs sur le Rhin, les valeurs pour 2012 témoignent de la prépondérance des transports vers l'amont. En 2012, la part de ces transports a atteint 52 %. Les transports vers l'aval représentent par conséquent 48 %. Ces valeurs sont déterminées à la fois sur la base des volumes en EVP et sur la base du nombre des conteneurs.⁹

Si le poids des marchandises transportées est utilisé en tant que référence, la prépondérance du transport vers l'amont est encore plus marquée. Sur la base du poids des marchandises transportées, les transports vers l'amont représentent 66 %, soit deux tiers. Ainsi, deux tiers des conteneurs transportés sur le Rhin en 2012 l'ont été vers l'amont, c'est-à-dire du nord au sud. Ceci reflète essentiellement les flux d'importations et d'exportations entre l'Europe et l'Asie.

Dans le secteur des conteneurs, les importations (surtout de produits de consommation) en provenance d'Asie sont prépondérantes. Les conteneurs sont ensuite souvent transportés jusqu'aux ports maritimes à vide. Ceci explique le déséquilibre entre les voyages vers l'amont et les voyages vers l'aval.

Le total a atteint sur le Rhin traditionnel près de 2 millions d'EVP (1,98 millions) en EVP. Cette valeur témoigne d'une relative stagnation par rapport à l'année précédente, au cours de laquelle ont été transportés 1,97 millions d'EVP. Le poids total des marchandises transportées en conteneurs a atteint 14,7 millions de tonnes en 2012.

⁸ Source: AG Energiebilanzen (2013), Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2012.

⁹ Les valeurs correspondantes ne se distinguent que dans les décimales (vers l'amont : 51,71 % pour les EVP et 51,77 % pour le nombre de conteneurs).

Le nombre des conteneurs transportés à vide était légèrement supérieur en 2012 à celui de l'année précédente. Le nombre de 0,65 millions d'EVP représente une hausse de 4 %. On constate ainsi une poursuite de la tendance constatée l'année précédente. En revanche, aucune hausse n'a été constatée pour les conteneurs pleins. La quantité en EVP a stagné à 1,33 millions d'EVP, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente (- 1,4 %).

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

En 2012 ont été transportées sur le Rhin 23,4 millions de tonnes, les sables, terres, graviers et pierres constituant la part essentielle avec 91 %. Les 9 % restants concernant le ciment, le calcaire, le plâtre et d'autres matériaux de construction. Au total a été constatée une baisse de 3 % par rapport à l'année précédente. La crise dans le secteur de la construction s'est traduite ici par une évolution négative.

b) Hydraullicité

En 2012, l'hydraullicité a été marquée par des valeurs nettement plus élevées enregistrées aux échelles. En comparaison, des hauteurs d'eau particulièrement faibles ont été atteintes en avril, mai, juin et en octobre novembre, décembre 2011.

Les données font apparaître que le secteur du Rhin moyen a été particulièrement touché par les basses eaux en 2011. C'est dans ce secteur que les différences entre les valeurs enregistrées aux échelles étaient les plus importantes en 2012 par rapport à 2011. Cette différence était moins importante sur le Rhin inférieur et la plus faible sur le Rhin supérieur.¹⁰

- *Maxau, sur le Rhin supérieur* : ici, la hauteur d'eau moyenne en avril, mai et juin 2012 était supérieure d'environ un tiers à la moyenne correspondante durant la même période de l'année précédente. Pour les mois d'automne, octobre, novembre et décembre, la différence était similaire.
- *Kaub, sur le Rhin moyen* : les différences entre 2011 et 2012 ont été très marquées à Kaub. Au printemps 2012, les valeurs relevées aux échelles ont presque atteint le double de celles de la même période de l'année précédente. La situation était similaire pour les mois d'automne et d'hiver.
- *Ruhrort, sur le Rhin inférieur* : en avril, mai et juin, les valeurs mesurées aux échelles étaient supérieures de 50 % en moyenne à celles de l'année 2011. Tel a été le cas aussi durant les mois d'octobre, novembre et décembre.

Cette modification de l'hydraullicité en 2012 a eu pour conséquence des taux de fret plus bas et par conséquent une baisse des recettes des entreprises.

c) Niveau des frets

Les frets ont poursuivi leur baisse en 2012. Ceci s'explique en partie par la forte surcapacité sur le marché, mais les hauteurs d'eau élevées au printemps et en automne/hiver ont également contribué à faire regresser les frets.

La demande de transport n'a guère donné lieu à des impulsions positives. Les clients les plus importants de la navigation intérieure en termes de volumes (l'industrie sidérurgique, l'industrie de la construction et le secteur agricole) ont en partie rencontré des problèmes conjoncturels (industrie de la construction) et en partie des problèmes à la fois conjoncturels et structurels (industrie sidérurgique). La situation ne s'est légèrement améliorée qu'au 4^{ème} trimestre de l'année 2012, au cours duquel a été constatée une légère hausse des taux de fret. Cette hausse a toutefois été trop faible pour améliorer la situation de manière suffisante.

¹⁰ Calculs du Secrétariat de la CCNR, sur la base de la source de données: Administration de l'eau et de la navigation (WSV), mise à disposition par l'institut fédéral d'hydrologie (BfG).

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Produits chimiques

L'évaluation des chiffres montre une nouvelle fois que l'industrie chimique (dans le bassin du Rhin) est un segment prospère. Ceci peut s'expliquer notamment par les standards élevés de sécurité et de qualité, qui prévalent à la fois dans l'industrie chimique au niveau de la production et dans les domaines logistiques correspondants, c'est-à-dire aussi en navigation citerne. Ainsi est créée une relation symbiotique entre les chargeurs et le secteur du transport, qui promet des potentiels de croissance considérables pour les deux secteurs (l'industrie et les prestataires du secteur du transport).

Les transports ont fortement augmenté, passant de 16,4 millions de tonnes en 2011 à 18,8 millions de tonnes en 2012, soit une hausse de plus de 14 %. La valeur de l'année 2008 (17,5 millions de tonnes) a ainsi été dépassée et la valeur de 2010 a été à peu près égale. Pour 2013, la Fédération de l'industrie chimique prévoit en Allemagne une hausse d'1,5 % de la production du secteur de la chimie.

Produits pétroliers

La consommation de produits pétroliers a plus ou moins stagné en Allemagne au cours de l'année 2012. Une très légère baisse de 0,4 % a été constatée. Les tendances actuelles se poursuivent globalement pour les différents produits. Ainsi, l'essence pour automobiles a enregistré une baisse (-4,7 %), tandis que le carburant diesel a connu une hausse d'1 %. Les ventes de carburants pour le secteur aérien ont augmenté de 7 %¹¹. Les ventes de fioul domestique se sont globalement maintenues au même niveau que l'année précédente.

Les produits de raffinage ont connu une légère hausse de 1,4 %. Cet indicateur livre en partie des indications sur la demande de transport en navigation citerne. En effet, les raffineries situées dans le bassin du Rhin (Köln-Wesseling, Gelsenkirchen, etc.) livrent en grande partie leur production par l'intermédiaire de bateaux de la navigation intérieure.

Dans ce contexte, le volume transporté en navigation rhénane est resté globalement stable. Environ 24,2 millions de tonnes de produits pétroliers liquides ont été transportées, par rapport à 24,5 millions de tonnes en 2011. Ceci équivaut à une légère baisse de 1,2 %.

b) Taux de fret

Contrairement à la navigation à cale sèche a été constatée en 2012 une hausse des taux de fret. Toutefois, le pic saisonnier atteint à la fin de l'automne en raison de la livraison de fioul domestique aux entrepôts-citernes n'a pas été très élevé cette année.

¹¹ Pour l'Allemagne.

IV. Evolution de l'offre de cale

Navigation à cale sèche

En 2012 ont été mis en service en Europe occidentale 9 automoteurs à marchandises, 1 pousseur, 4 remorqueurs, 2 barges, 1 bac motorisé et 7 autres bâtiments de nature en partie indéterminée. Le tonnage moyen des 9 automoteurs à marchandises est d'environ 2700 tonnes.

Le nouveau pousseur s'est ajouté à la flotte de l'armement *Thyssen Krupp Veerhaven B.V.* Il sera ainsi utilisé pour l'acheminement de minerai entre les ports maritimes et l'industrie sidérurgique de Duisbourg.¹²

Les chiffres pour 2012 font globalement apparaître une forte régression des nouvelles constructions en navigation à cale sèche. Même si les statistiques s'arrêtent au 3 mai et sont par conséquent encore incomplètes pour l'année 2012, il se dessine un net recul des nouvelles constructions (voir tableau).

Tableau 1 : Volume de cale sèche mise en service *

Année	Nouvelle construction -Tonnage (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600
2012	57.414 **

Source : IVR * Données pour l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. ** valeurs éventuellement encore incomplètes

Bateaux-citernes

Selon les chiffres de l'IVR, le taux de nouvelles constructions a nettement régressé en navigation citerne au cours des années 2011 et 2012. Selon les dernières informations de l'IVR, 39 nouveaux bateaux-citernes ont été mis sur le marché en 2012, par rapport à 86 bateaux-citernes l'année précédente.

Le tonnage des nouveaux bateaux atteint au total environ 117 00 tonnes. En 2011 ont été mises en services environ 185 000 tonnes. La capacité moyenne des nouvelles constructions était de 3000 tonnes en 2012. Ceci témoigne de la poursuite de la régression des investissements par rapport aux années précédentes 2009, 2010 et 2011.

Tableau 2 : Volume de cale citerne mise en service *

Année	Nouvelle construction-Tonnage (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000
2012	117.000

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

La baisse du tonnage en nouvelles constructions pour 2012 par rapport à l'année précédente est de 37 %. Cette baisse est par conséquent un peu moins marquée qu'au cours des années 2010 et 2011, au cours desquelles le tonnage nouvellement mis en service avait été divisé par deux.

¹² Le pousseur équipé de trois moteurs est en mesure de propulser de 4 à 6 barges de poussages chargées de minerai et de charbon.

Bateaux à passagers

a) Bateaux de croisière

Les chiffres concernant les nouvelles constructions de bateaux de croisières fluviales ont augmenté presque continuellement depuis 2007. En 2007, le nombre des nouvelles constructions était encore faible (seulement 5 nouveaux bateaux). Après 2007, le nombre des nouvelles constructions n'a cessé d'augmenter. En 2012 ont été construits 23 bateaux.¹³

Les pavillons de quatre États sont concernés par les bateaux mis en service en 2012 :

- 16 bateaux battent pavillon suisse
- 4 bateaux battent pavillon néerlandais
- 2 bateaux battent pavillon tchèque
- 1 bateau bat pavillon allemand

Pour l'année 2013, les carnets de commande comportent 22 nouvelles unités, pour 2014 sont prévues 25 nouvelles unités.¹⁴

Il est toutefois possible que, compte tenu de la stagnation de la demande, le marché tende à la saturation. Selon les indications de la Fédération allemande des voyagistes, les croisières fluviales ont enregistré en 2012 une baisse de 5 % des réservations. Ceci reflète certains goulets d'étranglement de la profession.

- Les postes d'accostage dans les ports : l'infrastructure, qui reste en-deçà des exigences des entreprises de navigation.
- Le segment de clientèle qui connaît la plus forte croissance à savoir les américains, es canadiens et les australiens, exige des bateaux plus luxueux et ces attentes ne peuvent être satisfaites que par le biais d'une consommation d'électricité plus élevée. Il est important de créer à cet effet les conditions générales appropriées aux infrastructures (points de raccordement au réseau électrique à terre).
- La concurrence des croisières maritimes est extrêmement élevée, en particulier en ce qui concerne l'aspect du luxe.

b) Bateaux d'excursions journalières

Quatre nouveaux bateaux d'excursions journalières ont été mis sur le marché. Deux d'entre eux ont été mis en service par la *Stern und Kreisschiffahrt GmbH*, le leader sur le marché excursions fluviales à Berlin.

Un nouveau bac traversant l'Elbe en aval de Hambourg a également été mis en service.

V. Conditions d'exploitations en 2012

En navigation à cale sèche, les taux de fret ont continué à régresser au cours de l'année. Ceci résulte de la surcapacité et de la normalisation des hauteurs d'eau, du moins en comparaison avec les basses eaux de l'année 2011. La demande de transport n'a pas connu d'impulsions significatives et l'offre de transport est inélastique et marquée par une surcapacité qui perdure.

Les entreprises qui ont investi dans de grands nouveaux bateaux sont particulièrement touchées par les faibles taux de fret. Ceci est dû au fait que ces entreprises supportent encore d'importantes charges liées au financement. Compte tenu de cette situation structurellement déséquilibrée du marché, des transports ont été effectués aussi en 2012 sans que les taux de fret ne couvrent les charges.

¹³ Source : Fichier IVR.

¹⁴ Source : Hader & Hader (2013), *The River Cruise Fleet Handbook 2013*.

Outre le coût élevé du financement, le coût du carburant constitue également une contrainte pour la profession. Concernant les coûts du carburant, ceci ressort de l'indice CBRB pour le gazole, dont la valeur est restée plus élevée qu'en 2011 tout au long de l'année 2012.

Le bureau néerlandais des statistiques CBS a annoncé pour 2012 une baisse de 7 % du chiffre d'affaires de la navigation intérieure néerlandaise. L'année précédente avait été constatée une hausse de 11 %. Cette différence ne s'explique pas par des effets conjoncturels (la conjoncture était plutôt moins favorable en 2011 qu'en 2012), mais par l'incidence des hauteurs d'eau sur les taux de fret.

L'effet du rapport défavorable entre l'offre et la demande sur le marché n'a pas été atténué en 2012 (pas de compensation par de faibles hauteurs d'eau).

En raison de la conjonction de faibles taux de fret et de coûts élevés pour les carburants, le nombre des faillites a augmenté en 2012. Cette hausse du nombre des faillites devrait se poursuivre au cours de cette année.

Ce nombre croissant de faillites ne concerne pas seulement la navigation intérieure mais aussi d'autres parties du secteur du transport. Tel est le cas en particulier pour le transport routier, qui est confronté à des structures de coût similaires (part élevée du coût du carburant) et qui connaît aussi une surcapacité.¹⁵

En navigation à cale citerne, les conditions d'exploitation subissent les effets des activités des années passées concernant les nouvelles constructions de bateaux à double coque. Les sociétés qui ont réalisé d'importants investissements sont confrontées à des coûts de financement élevés. Les taux de fret de la navigation citerne ont certes connu une légère évolution positive en 2012. Mais le pic saisonnier de l'automne a été moins marqué que l'année précédente. Ceci est dû aux hauteurs d'eau plus élevées en 2012. De manière générale, l'évolution légèrement positive des frets laisse penser que la navigation citerne est plus à même d'occuper des marchés de niches que la navigation à cale sèche. Les standards de qualité et de sécurité élevés semblent justement favoriser l'émergence de ces niches.

VI. Perspectives pour le 2^{ème} semestre de l'année 2013 et pour 2014

Les prévisions (FMI, divers instituts de recherche économique) pour le deuxième semestre de l'année 2013 concluent à des conditions générales peu favorables sur le plan économique. Le PIB réel de la zone Euro devrait connaître une nouvelle baisse légère (- 0,3 %). Une amélioration significative n'est pas non plus attendue pour 2014, tout au plus une croissance légère.

Les taux de croissance des différents États sont légèrement différents les uns par rapport aux autres. Pour la Suisse (qui n'est pas membre du Fond Monétaire International), le Département de l'économie de la formation et de la recherche de la Confédération a préparé en mars 2013 les prévisions conjoncturelles.

¹⁵ Voir à cet égard la publication d'ABN-Amro (2013) Sectormonitor Transport en Logistiek, novembre 2012.

Tableau 3 : Croissance économique réelle dans la zone Euro, y compris dans certains États, et prévisions pour l'avenir

PIB réel / Taux de variation	Année							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Zone Euro	3,0	0,4	-4,4	2,0	1,4	-0,6	-0,3	1,1
Etat								
Allemagne	3,4	0,8	-5,1	4,0	3,1	0,9	0,6	1,5
France	2,3	-0,1	-3,1	1,7	1,7	0,0	-0,1	0,9
Pays-Bas	3,9	1,8	-3,7	1,6	1,0	-0,9	-0,5	1,1
Belgique	2,9	1,0	-2,8	2,4	1,8	-0,2	0,2	1,2
Suisse					1,9	1,0	-1,3	2,1

Source : International Monetary Fund, World Economic Outlook, April 2013. Für die Schweiz: Département de l'économie, de la formation et de la recherche de la Confédération, mars 2013.

Demande de transport en navigation à cale sèche

Au vu des prévisions économiques et en tenant compte des tendances pour les différentes marchandises, l'intégralité du secteur du vrac sec ainsi que le secteur des conteneurs devraient globalement connaître une stagnation en 2013. Une légère hausse (de 1 à 2 %) est attendue pour l'année 2014.

Demande de transport en navigation citerne

Les transports de produits chimiques connaissent actuellement une évolution très favorable. Pour les produits pétroliers, la stabilisation du prix du pétrole et la poursuite de la baisse structurelle des quantités consommées devraient se traduire par une stagnation. Globalement, la navigation citerne devrait connaître en 2013 et en 2014 une hausse des volumes transportés, ceci grâce aux produits chimiques.

CONCLUSION

A l'instar d'autres modes de transport, la navigation intérieure est confrontée à une situation difficile en raison de la crise économique. Les volumes transportés n'augmentent guère, de sorte que pour la plupart des segments de marchandises le niveau d'avant la crise n'est pas encore atteint. Tel est plus particulièrement le cas en navigation à cale sèche. En navigation citerne, l'évolution favorable du secteur de la chimie fait en sorte que le niveau d'avant la crise a déjà pu être atteint et même dépassé.

Ces disparités entre la navigation à cale sèche et la navigation à cale citerne sont constatées aussi pour les taux de fret. Les taux demeurent bas en navigation à cale sèche, tandis que l'évolution est plus favorable en navigation citerne.

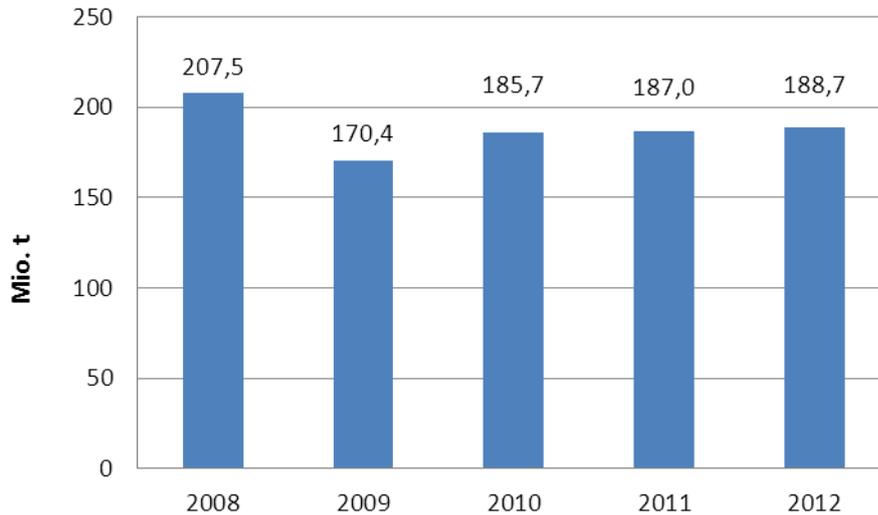
Ceci se traduit par une évolution plus favorable des recettes de la navigation citerne. Le positionnement différent sur le plan de la concurrence en est la principale explication.

En se concentrant de manière cohérente (et en partie par contrainte réglementaire) sur les aspects de qualité (sécurité, bateaux à double coque, certification par des sociétés de classification) la navigation citerne parvient à créer sur le marché une niche de la qualité.

Une stratégie similaire de création de niches serait par conséquent souhaitable aussi pour la navigation à cale sèche, l'aspect déterminant étant ici l'intégration verticale dans la chaîne logistique (services à valeur ajoutée, autres prestations de service et de stockage, etc.).

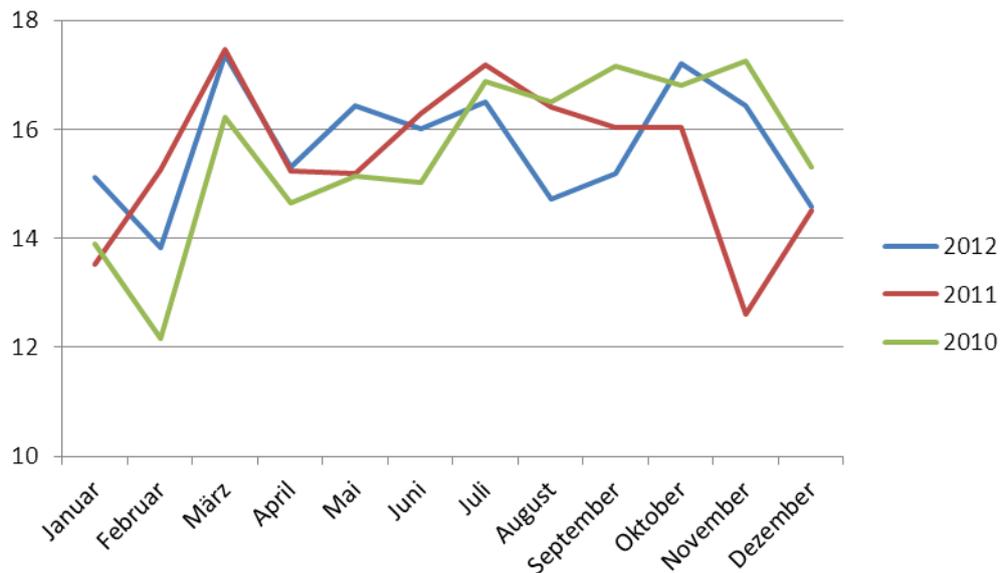
Illustrations et tableaux

Illustration 1 : Transport rhénan entre Rheinfelden et la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas 2008 - 2012 (millions de tonnes)



Sources : Destatis ; Calcul du Secrétariat de la CCNR

Illustration 2 : Quantités mensuelles transportées sur le Rhin traditionnel (millions de tonnes)



[Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre]

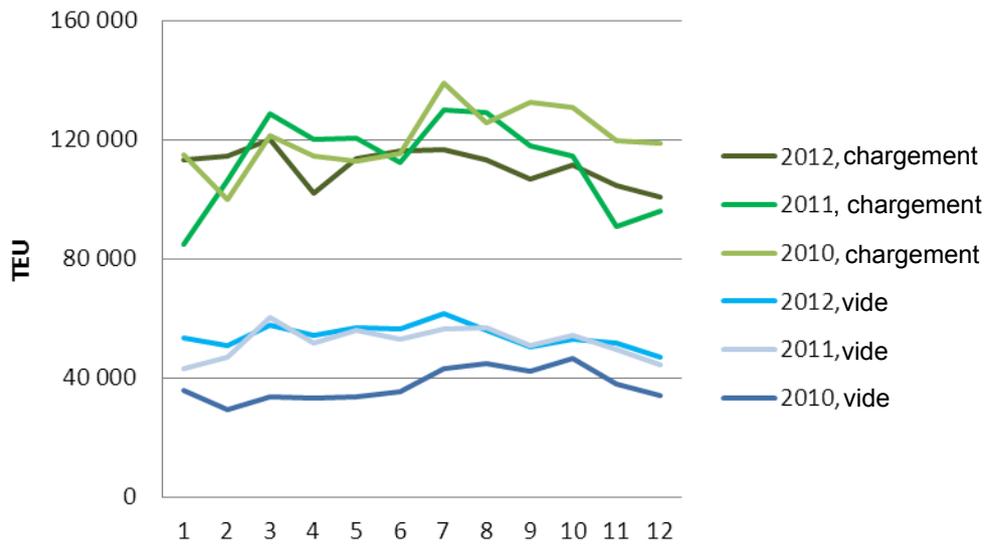
Sources : Destatis ; Calculs du Secrétariat de la CCNR

Tableau 4 : Transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel pour l'année 2012 *

Nombre de conteneurs		EVP		Poids des marchandises dans les conteneurs (tonnes)	
Vide	Chargement	Vide	Chargement	Vide	Chargement
420.036	872.496	648.260	1.331.964	0	14.709.070
Total = 1.292.532 conteneurs		Total = 1.980.223 EVP		Total = 14.709.070 Tonnes	

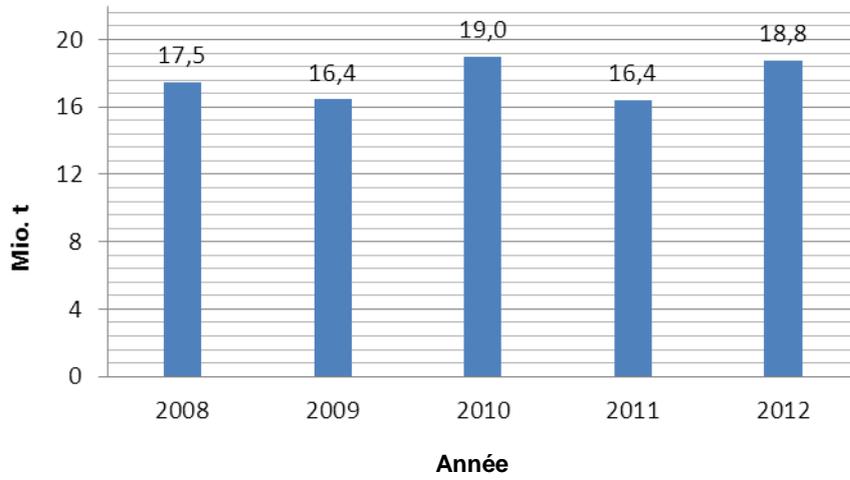
Source: destatis; calculs CCNR * de Rheinfelden à la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas

Illustration 3 : Transport mensuel de conteneurs (vides / chargés) sur le Rhin traditionnel 2010 - 2012



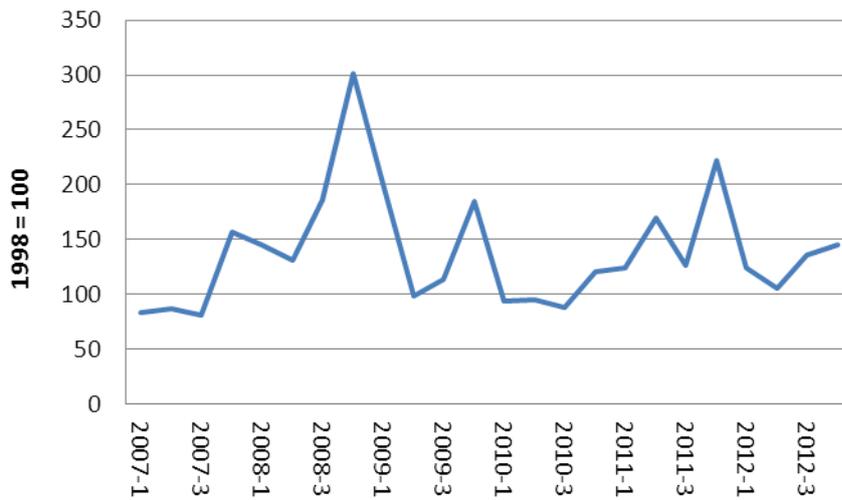
Source: destatis

Illustration 4 : Transport annuel de produits chimiques sur le Rhin traditionnel



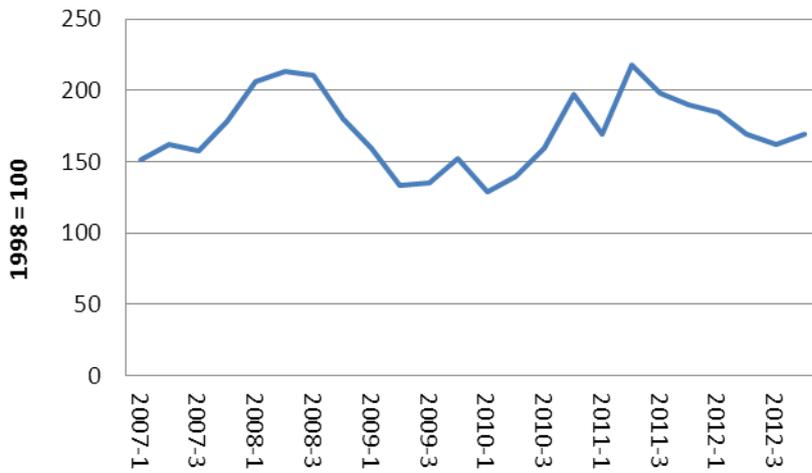
Source: destatis; calcul CCNR

Illustration 5 : Indice des taux de fret en navigation à cale citerne



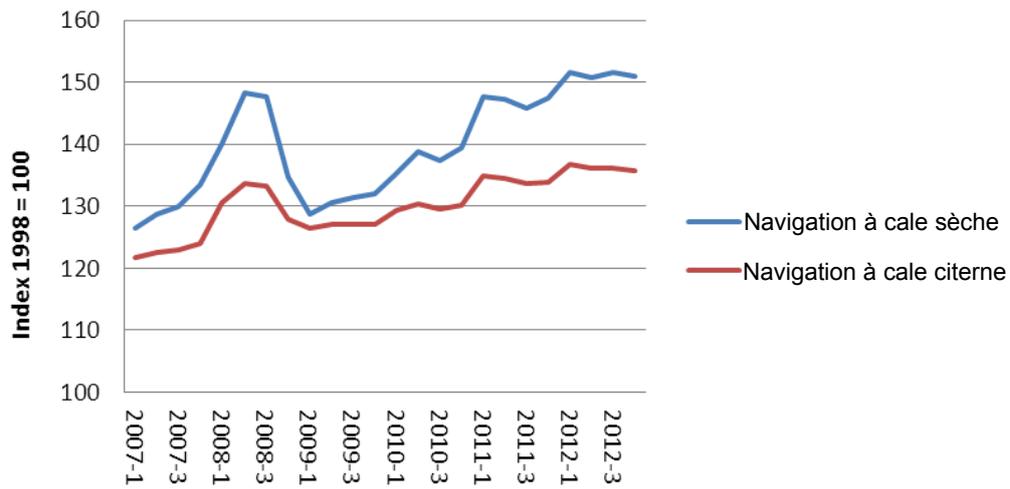
Quelle: Panteia / Rabobank

Illustration 6 : Indice des taux de fret en navigation à cale sèche



Source: Panteia / Rabobank

Illustration 7 : Indice de coût en navigation à cale citerne et en navigation à cale sèche



Source: Panteia / Rabobank

Prévisions pour 2014

Secteur	Production / Importation	Part du transport total	Incidence prévue sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture	Peu de hausses	16,00%	0
Charbon	Hausse des quantités de charbon importées en raison de la politique mondiale de l'énergie	19,00%	+
Sidérurgie : Minerai	La production allemande d'acier régressera légèrement en raison des problèmes structurels	20%	-
Sidérurgie : fer, acier	La production allemande d'acier régressera légèrement en raison des problèmes structurels	8,00%	-
Matériaux de construction	Guère de reprise dans le secteur de la construction	27,00%	0
Autres marchandises / conteneurs	Légère hausse pour les conteneurs	10%	+
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche			0
Produits pétroliers	Evolution latérale du cours du pétrole, mais baisse structurelle des quantités	60%	0
Chimie	Industrie chimique + 2 %	40%	+
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne			+

Sources :

Eurofer
 Euracoal
 Association des importateurs allemands de charbon
 Fédération de l'industrie chimique
 CEFIC
 Prévisions CCNR sur la base de l'historique des évolutions et de calculs

Entwicklung

0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / ++
11 % bis 15 %	--- / +++
16 % bis 20 %	---- / ++++
über 20 %	----- / +++++

Tableau 5 : Nouvelles constructions

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

Type de bateau	2011			2012		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392
Barges de poussage	15	43 000		8	18 492	0
Total	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392
Bateaux citernes	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333
Barges de poussage citernes	2	3 262	0	0	0	0
Total	86	185 262	90 500	39	117 000	33 333
Pousseurs	2		1 268	1	878	4 083
Remorqueurs	1		5 280	4	0	21.120
Total	3		6 548	5	878	25 203
Bateaux à cabines	10		12 420	23	0	44 136
Bateaux d'excursions	9		2 421	4	0	1 131
Total	19		14 841	27	0	19 518

Source : IVR

PROTOCOLE 12

Patentes de batelier et équipages

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

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

Résolution

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

- a) article 1.07, chiffre 2 – Exigences relatives au chargement, à la vue et au nombre maximal de passagers
(adoptée par la résolution 2007-II-18, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23),
- b) chapitre 4, titre et titre de la section III – Appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2007-II-24, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23),
- c) article 4.07, titre, chiffre 2, - appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2007-II-24, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23),
- d) article 4.07, chiffre 1 – Appareils de navigation
(adoptée par la résolution 2008-I-20, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23),
- e) article 10.01, chiffre 3 - Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim – Mannheim-Rheingau)
(adoptée par la résolution 2009-I-16, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23),
- f) article 11.02 - Dimensions maximales des convois poussés et formations à couple
(adoptée par la résolution 2009-I-16, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23),
- g) articles 11.03 à 11.05 - abrogés
(adoptée par la résolution 2009-I-16, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23),
- h) article 12.01 - Obligation d'annonce
(adopté par la résolution 2007-II-20, renouvelé en dernier lieu par résolution 2010-II-23).

Les prescriptions seront en vigueur du 1^{er} décembre 2013 au 30 novembre 2015.

PROTOCOLE 14

Services d'information fluviale sur le Rhin

Pas de résolution

PROTOCOLE 15

Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Amendement du RVBR en vue de la prise en compte de l'entrée en vigueur de l'édition 2.0 du Standard d'essai AIS Intérieur (Articles 7.06, chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5, Annexe N, Partie I et Partie III)

1. Le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) prescrit pour les appareils AIS Intérieur une procédure de réception par type basée sur le Standard d'essai AIS Intérieur. Les prescriptions correspondantes doivent être adaptées afin de prendre en compte le passage de l'édition 1.01 à l'édition 2.0 du Standard d'essai.
2. 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

La Commission Centrale a adopté le Standard d'essai pour l'AIS Intérieur, édition 1.0 par sa résolution 2007-I-15. Suite à la modification du standard CEI sur lequel est basé le Standard d'essai et qui tient lieu de base aussi pour l'AIS maritime a été nécessaire une révision du Standard d'essai. L'édition 2.0 du standard est entrée en vigueur le 19 octobre 2012.

Le RVBR prescrit une procédure de réception par type pour les appareils AIS Intérieur. Les prescriptions correspondantes doivent être adaptées afin de prendre en compte la nouvelle édition du Standard d'essai. En outre sont nécessaires des prescriptions transitoires précisant dans quelle mesure les appareils AIS Intérieur qui ne possèdent de réception par type basée sur l'édition 2.0 peuvent encore être montés et utilisés à bord des bâtiments.

En navigation maritime, le montage d'appareils possédant une réception par type antérieure n'est plus autorisé dès le jour de publication de la nouvelle version du standard. Une règle aussi stricte n'est pas nécessaire en navigation intérieure. Il est possible de fixer un délai transitoire durant lequel les appareils possédant une réception par type basée sur la version désormais caduque du Standard d'essai peuvent encore être montés à bord des bateaux de la navigation intérieure. Un délai transitoire de trois ans est prévu.

La modification vise à assurer une sécurité juridique concernant les appareils AIS Intérieur dépourvus d'une réception par type basée sur l'édition 2.0. Ceci permet aussi de favoriser le passage à des appareils AIS Intérieur offrant des fonctionnalités étendues. Ces appareils peuvent transmettre des informations supplémentaires, ce qui contribue à la sécurité de la navigation intérieure.

Eventuelles alternatives aux modifications envisagées

Il serait possible de renoncer aux modifications du RVBR proposés ou les délais transitoires proposés pourraient être modifiés. Il n'existe pas d'autres alternatives aux modifications envisagées.

Conséquences de ces modifications

Les appareils AIS Intérieur qui seront montés à bord de bateaux de la navigation intérieure nécessiteront désormais une réception par type basée sur l'édition 2.0. Un essai de type est nécessaire à cet effet.

Les appareils AIS Intérieur sont dérivés des appareils AIS de classe A destinés à la navigation maritime. Les nouvelles exigences relatives aux essais sont déjà entrées en vigueur pour ces appareils ; le montage des appareils de classe A selon les exigences antérieures n'est plus autorisé. Il en résulte que les appareils AIS sur lesquels sont basés les appareils AIS Intérieur agréés à ce jour ne sont plus fabriqués. La mise en œuvre de nouvelles procédures de réception par type est par conséquent inévitable pour les appareils AIS Intérieur.

Les essais de type pour les appareils AIS sont généralement réalisés simultanément et en une seule procédure sur la base des exigences applicables en navigation maritime et sur la base du Standard d'essai AIS Intérieur.

L'édition 2.0 du Standard d'essai est compatible avec les éditions plus anciennes dans la mesure où les types d'appareils agréés sur la base des deux éditions du Standard d'essai peuvent communiquer entre eux sans difficultés. Par conséquent l'utilisation des appareils AIS Intérieur déjà présents à bord peut se poursuivre.

La commercialisation des appareils AIS Intérieur possédant une réception par type basée sur le Standard d'essai AIS Intérieur, édition 1.01, qui sont déjà fabriqués mais dont le montage à bord n'a pas encore été effectué, pourra se poursuivre durant un délai transitoire de trois ans. Ceci permet d'éviter des frais inutiles aux fabricants ou aux sociétés de montage. Le montage de ces appareils ne sera plus autorisé à l'expiration de ce délai.

Les fabricants d'appareils AIS Intérieur ont participé à l'élaboration de l'édition 2.0 du Standard d'essai AIS Intérieur. L'adoption du Standard d'essai et les modifications de la réglementation proposées n'ont pas soulevé d'objections de la part des fabricants d'appareils ni de la profession de la navigation.

Conséquences d'un rejet de ces modifications

Des incertitudes en résulteraient sur le plan juridique et le taux d'équipement de la navigation intérieure en appareils AIS Intérieur offrant des fonctionnalités étendues serait susceptible de progresser moins rapidement.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de faire évoluer ses standards techniques de manière continue et selon les besoins et de renforcer ainsi la sécurité de la navigation intérieure par des innovations techniques,

consciente de l'importance d'une harmonisation des normes applicables aux appareils AIS de la navigation maritime et de la navigation intérieure,

tenant compte du souhait de l'industrie et de la profession de la navigation de disposer de règles claires et précises,

consciente de la nécessité de prescriptions transitoires d'une durée de validité limitée afin d'éviter des frais inutiles,

considérant que l'Union européenne ne dispose pas de règles juridiques pour l'agrément d'appareils AIS Intérieur que par conséquent une décision de la CCNR contribue aussi à l'évolution réglementaire au sein de l'UE,

adopte les amendements aux articles 7.06, 24.02, 24.06 et à l'annexe N du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur du 1^{er} décembre 2013 au 30 novembre 2016.

Annexe

Annexe au protocole 15

1. *L'article 7.06, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

« 3. Les appareils AIS Intérieur doivent être d'un type agréé par l'autorité compétente d'un Etat Riverain du Rhin ou de la Belgique sur la base du Standard d'essai (résolution 2007-I-15), édition 2.0.

Les prescriptions de l'annexe N, partie I, relatives au montage et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur doivent être observées.

Le Standard d'essai ainsi que les listes des appareils AIS agréés conformément à l'annexe N ou sur la base d'agréments de type dont l'équivalence est reconnue sont publiées par la Commission Centrale. »

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

L'indication relative à l'article 7.06, chiffre 3, est rédigée comme suit :

« 7.06, ch. 3	Appareils AIS Intérieur	Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au delà de cette date. »
---------------	-------------------------	---

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

L'indication relative à l'article 7.06, chiffre 3, est rédigée comme suit :

« 7.06, ch. 3	Appareils AIS Intérieur	Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au-delà de cette date.	1.12.2013 »
---------------	-------------------------	---	----------------

4. *L'annexe N est modifiée comme suit :*

a) *La Partie I, section A, est rédigée comme suit :*

« A. Exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur

Les appareils AIS Intérieur doivent être conformes aux exigences du Standard d'essai, édition 2.0, figurant dans la résolution 2007-I-15. La conformité est attestée par un examen de réception par type d'une autorité compétente. »

b) La Partie III, liste 2, est rédigée comme suit :

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

Liste des appareils AIS Intérieur agréés du 1^{er} avril 2008 au 18 octobre 2012 sur la base d'agréments de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 1.0 et 1.01

Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au-delà de cette date.

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

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

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

»

c) La Partie III, liste 3, est rédigée comme suit :

« 3. Liste des appareils AIS Intérieur agréés conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin sur la base d'agréments de type équivalents

Liste des appareils AIS Intérieur agréés du 1^{er} avril 2008 au 18 octobre 2012 sur la base d'agréments de type délivrés conformément au Standard d'essai, édition 1.0 et 1.01

Le montage des appareils AIS Intérieur dont la réception par type est basée sur l'édition 1.0 et 1.01 du Standard d'essai demeure autorisé jusqu'au 30.11.2015 et leur utilisation demeure autorisée au-delà de cette date.

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

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

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

»

PROTOCOLE 16

Règlement de visite – Recommandations conformément aux articles 2.19, 8bis.12, chiffre 2, 10.03ter, chiffre 1, 10.03quater, 14bis.12, chiffre 2, 15.01, chiffre 4, 22bis.06 et 24.04, chiffre 4

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 1994-I-23, par laquelle le Comité du Règlement de visite a été chargé de faire les recommandations,

délègue au Groupe de travail du Règlement de visite l'approbation de recommandations conformément aux articles 2.19, 8bis.12, chiffre 2, 10.03ter, chiffre 1, 10.03quater, 14bis.12, chiffre 2, 15.01, chiffre 4, 22bis.06 et 24.04, chiffre 4.

Le Groupe de travail du Règlement de visite fera rapport au Comité du Règlement de visite afin de l'informer des recommandations approuvées. Les recommandations approuvées seront incorporées dans les relevés d'actes des assemblées plénières et publiées par le Secrétariat sur le site internet de la CCNR.

En cas de divergences au sein du Groupe de travail, les projets de recommandations sont soumis au Comité du Règlement de visite pour décision.

La résolution 1997-II-28 est ainsi abrogée.

PROTOCOLE 17

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 18

Télécabines franchissant le Rhin à hauteur de Coblenze

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport ci-annexé de son Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement,

rappelant les Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (Annexe à la résolution 2012-I-3, dans la teneur du 17 octobre 2012),

constate qu'une exploitation permanente ne soulève pas d'objections du point de vue de la navigation.

Annexe

Télécabines franchissant le Rhin à hauteur de Coblenze

1. Type de transport par câbles

Système de télécabines

2. Lieu

Coblenze

3. p.k. du Rhin

592,0

4. Généralités

Dans le cadre des floralies 2011 (Bundesgartenschau) organisées à Coblenze a été construit un système de télécabines franchissant le Rhin.

Les télécabines sont entrées en service en juillet 2010.

L'autorisation d'exploitation est fixée jusqu'en 2014.

La ville de Coblenze s'est à présent déclarée favorable au maintien permanent du système de télécabines.

La prolongation souhaitée de l'exploitation temporaire du système de télécabines au-delà de la durée initialement accordée conformément à la réglementation relative à la construction (30.06.2014), nécessite toutefois un processus de prise de décision des institutions compétentes de l'UNESCO, ceci en raison de l'inscription par l'UNESCO de la zone d'implantation du système au patrimoine mondial de l'humanité.

En vue du processus de concertation entre toutes les parties concernées, il est prévu de prolonger dans un premier temps l'autorisation d'exploitation jusqu'au 30.06.2016. La décision concernant une exploitation au-delà de cette date devrait être prise au terme de cette concertation. L'objectif est de maintenir en place ce système de télécabines.

5. Largeur de passe

La largeur de la passe ne sera pas restreinte. Les deux piles sont situées hors de la voie navigable.

6. Tirant d'air minimum

PHEN = NN + 64,02 m

Le tirant d'air minimum est de NN + 76,88 = PHEN + 12,86 m.

La largeur de la passe avec une hauteur de PHEN + 9,10 m couvre la totalité de la largeur du chenal navigable.

Le pont le plus proche est situé au p.k. 590,9. Le tirant d'air de ce pont est de PHEN + 10,18 m.

7. Signalisation du système de télécabines (panneaux de signalisation)

Aucune signalisation au sens du RPNR n'est prévue.

8. Affichage du système de télécabines sur l'écran radar

Le système de télécabines est équipé de 8 réflecteurs radar.
Il est bien visible sur l'écran radar.

9. Montage, travaux

Le système de télécabines est en place et en fonctionnement.

Conformément aux indications figurant au point 4, un projet est en cours en vue d'une exploitation permanente.

Appendices :

Expertise radar du FVT du 11.7.2007
Plan de situation et coupe, croquis n° 20002846P200200

(Ces appendices figurent au document TP (10) 17).

PROTOCOLE 19

Pont pour le tramway Strasbourg - Kehl

Résolution

La Commission Centrale,

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

rappelant les Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (annexe à la résolution 2012-I-13 dans la teneur du 17 octobre 2012),

sous la condition que le chenal navigable du côté français du Rhin soit dégagé avant le début des travaux,

partant du principe que la passe sera fermée du côté français durant la phase de travaux et que la navigation empruntera dans les deux sens de circulation le chenal navigable côté allemand d'une largeur de 78 m,

recommande que les fermetures du chenal navigable nécessaires durant la phase de travaux interviennent en coordination avec les interruptions de service des écluses du Rhin supérieur nécessaires pour cause de révisions,

approuve, après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, la construction du pont de tramway Strasbourg – Kehl.

Annexe

Nouveau pont sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl

1. **Nature** : Nouveau pont sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl.
2. **Lieux** : Strasbourg / Kehl.
3. **PK** : 293,55.
4. **Généralités** :
 - Nature des travaux : Construction d'un nouveau pont.
 - Ouvrage franchi : Le Rhin.
 - Position de l'ouvrage : Entre le pont de l'Europe (PK 293,50) et le pont ferroviaire (PK 293,70).
 - Configuration du pont : Pont à 2 travées en double bowstring, chaque travée étant portée par un arc dédoublé.
 - Matériau de construction : Appuis en béton armé, tablier et arc en charpente métallique.
 - Nombre de piles sur le fleuve : 1 pile centrale alignée sur la pile centrale du pont de l'Europe et celle du nouveau pont ferroviaire.
 - Nombre de piles dans le chenal navigable / eaux navigables : 0 dans les chenaux, 1 entre les chenaux.
 - Largeur de la superstructure au milieu du chenal navigable : Pleine largeur.
5. **Largeur de la passe** :
 - Largeur des eaux navigables : ~153 m = 60 + 15 + 78.
 - Largeur du chenal navigable : 60 m côté France + 78 m côté Allemagne.
 - Largeur minimum disponible en permanence à la hauteur de l'ouvrage projeté : Pendant les phases travaux : 50 m côté France + 50 m côté Allemagne (voir notice de sécurité ci-jointe)
6. **Vitesse minimale** : environ 1,5 m/s (vitesse maximale de l'écoulement 3 m/s)
7. **Tirant d'air minimum** : 7 m
 - Point le plus bas de la superstructure au droit des chenaux : 146,26 NGF.
 - PHEN : 144,88 NGF.
 - Tirant d'air de l'ouvrage : 7,38 m.
8. **Signalisation et sécurité** : cf. extrait du programme ci-joint.
9. **Travaux** :
 - Type de montage :
 - Acheminement des travées par barges depuis la Belgique.
 - Dépôt sur la berge allemande par montage (plateforme à la cote + 140,50 hors d'atteinte de la crue).
 - Mise en place de chaque travée par barges.
 - Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de restriction :
 - Déchargement sur la zone de montage – Coupure de la passe allemande pendant 12 h maximum (2 coupures, 1 pour chaque travée)
 - Mise en place de la travée allemande – Coupure de la passe allemande pendant 12 h maximum
 - Mise en place de la travée française – Coupure des deux passes pendant 12 h maximum

Situation, plan, coupes : cf. photo et plans ci-joints

- Plan 1.1 – Vue en plan générale et profils en long
- Plan 2.1 – Vue en plan – Coupe longitudinale – Coupe transversale
- Plan 2.4 – Pile P2
- Plan 2.7 – Coupe transversale fonctionnelle

(Ces annexes figurent au document IEN (13) 21 rev. 1).

PROTOCOLE 20

Prise d'eau sur l'île du Rohrschollen

Résolution

La Commission Centrale,

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

rappelant les Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (Annexe à la résolution 2012-I-13 dans la teneur du 17 octobre 2012),

après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, approuve la construction de la prise d'eau

invite la délégation française à faire rapport sur la finalisation de la mesure et, par la suite, sur les courants transversaux effectivement constatés lors de l'exploitation de la prise d'eau.

Annexe

Réalisation d'une prise d'eau pour permettre la restauration de la dynamique des habitats alluviaux rhénans sur l'île du Rohrschollen à Strasbourg

1. Nature

Prise d'eau située sur le canal usinier / canal de navigation du bief de Strasbourg (Cf. *appendice 1 : modification de l'emplacement du projet*)

2. Lieux

Ile du Rohrschollen, à proximité immédiate de la route d'accès au barrage de Strasbourg sur le musoir Sud de l'île. (Cf. *appendice 2 : plan de situation*)

3. P.K.

PK Rhin ~284,200

4. Généralités

L'île du Rohrschollen est représentative d'un milieu particulier en Europe : la forêt alluviale rhénane. Son intérêt écologique remarquable a justifié son classement en Réserve Naturelle Nationale en 1997. Cependant le site perd peu à peu son caractère alluvial. Sur le plan hydraulique, seule une inondation passive subsiste dans le cadre des manœuvres de gestion des crues, avec une faible possibilité d'occurrence et un cycle de crue et de décrue très progressif. Elle a pu réactiver partiellement le caractère alluvial de la zone, mais elle ne remplace pas l'effet beaucoup plus drastique des crues passées.

La prise d'eau prévue s'inscrit dans le cadre d'un projet visant à restaurer le caractère humide et alluvial du site, en réalisant des inondations écologiques dynamiques lorsque le Rhin est en crue. Ce projet résulte d'une réflexion qui a débuté dès la création de la Réserve Naturelle et est inscrit au plan de gestion. Il répond à l'objectif prioritaire du site Natura 2000 Rhin-Ried-Bruch, à savoir la reconquête de la fonctionnalité alluviale (redynamisation des zones alluviales) et fait également partie des actions à mener citées dans le DOCOB du site Natura 2000 Secteur alluvial Rhin Ried Bruch, Bas-Rhin.

Porté par la Ville de Strasbourg en tant que gestionnaire de la réserve naturelle, ce projet de restauration de la dynamique des habitats alluviaux rhénans sur l'île du Rohrschollen fait l'objet d'un financement dans le cadre du programme LIFE+ Nature. En effet, l'île du Rohrschollen présente toutes les caractéristiques permettant de tester et de démontrer que le retour d'une dynamique calquée sur le régime hydrologique naturel d'un grand fleuve permet de préserver et de pérenniser ces habitats fluviaux remarquables. Il est réalisé en partenariat technique avec l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse, EDF, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, la DREAL Alsace, l'ONEMA, Voies Navigables de France, le Regierungspräsidium Freiburg et le Wasser-und Schifffahrtsamt Freiburg.

Les aménagements prévus permettront, par la réalisation d'une prise d'eau sur le Rhin, d'injecter un débit maximal de 80 m³/s sur l'île lors des crues du Rhin et un débit permanent de 2 m³/s en tout temps. L'ouvrage de prise d'eau est complété par un ouvrage de régulation du débit, un chenal d'aménée du débit injecté au cours d'eau interne de l'île (le Bauerngrundwasser) et une reconnexion aval du Bauerngrundwasser avec le Vieux Rhin (Cf. *Appendice 3 : Plans des ouvrages et Appendice 4 : vue en perspective*). Les injections de débit (hors débit permanent) seront réalisées selon une loi d'injection fonction du débit du Rhin, qui a été déterminée de manière à n'interférer ni avec la production d'électricité au niveau de l'usine hydroélectrique de Strasbourg, ni avec les manœuvres de gestion de crues réalisées au niveau du barrage agricole de Kehl-Strasbourg. Ainsi elles démarrent pour un débit du Rhin de 1 550 m³/s et sont stoppées lorsque le Rhin atteint un débit de 2 800 m³/s.

Concernant la loi d'injection de débit dans la prise d'eau (Figure 1), le principe est le suivant :

- débit réservé en continu de $2 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistiquement 314 jours sur 1 an ;
- débit d'injection variable de 0 à $20 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistiquement 11 jours sur 1 an ;
- débit d'injection variable de 20 à $40 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistiquement 7 jours sur 1 an ;
- débit d'injection variable de 40 à $60 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistiquement 4 jours sur 1 an ;
- débit d'injection variable de 60 à $80 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistiquement 4 jours sur 1 an ;
- débit d'injection de $80 \text{ m}^3/\text{s}$ → statistiquement 25 jours sur 1 an.

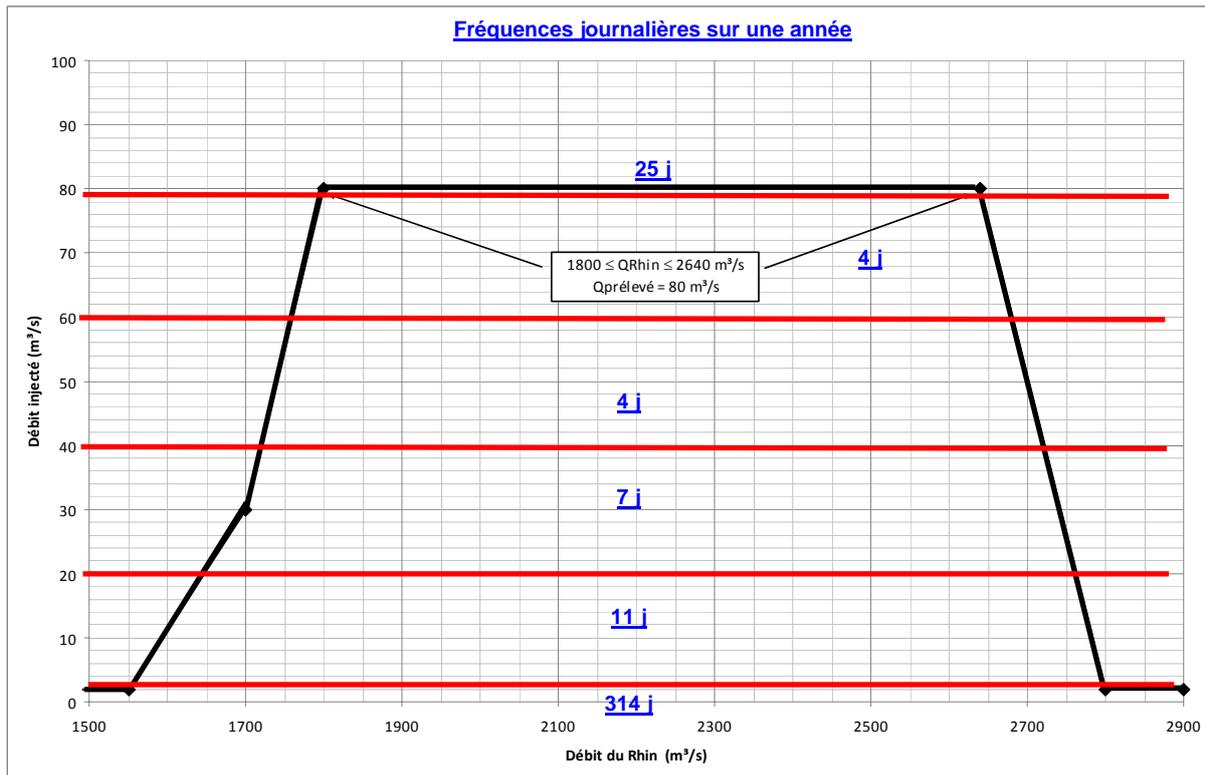


Figure 1 : Loi d'injection

Conclusion des généralités :

L'ouvrage ne fonctionnera pas en moyenne 314 jours par an. Autrement dit, 86 % du temps, aucune modification de la situation existante n'aura lieu.

5. Largeur de la passe

L'implantation de la prise d'eau se situe au PK 284,200 du Rhin. À cet endroit (Figure 2) :

- la largeur totale en eau du canal est de 144 m ;
- la largeur navigable (tirant d'eau supérieur à 3 m) est de 128 m ;
- la largeur minimale pour la navigation est de 88 m (Cf. Appendice 5 : Gabarit de navigation du Rhin).

L'ouvrage prévu pénètre de 8 m au maximum dans la partie en eau du canal, mais sans empiéter sur la partie navigable de 128 m (Cf. Appendice 6 : coupe de la partie immergée de l'ouvrage).

Conclusion sur la géométrie de la passe :

Nous pouvons en conclure que l'impact direct du génie civil de l'ouvrage sur la navigation est nul. Aucun élément physique ne se situant dans la partie navigable.

6. Courants traversiers

Pour l'analyse des courants traversiers, une modélisation en deux dimensions a été réalisée. Cette modélisation a été effectuée par un bureau d'étude spécialisé en hydraulique fluviale (SAFEGE).

Le rapport d'étude est joint en appendice 7. Synthétiquement, les conclusions de l'étude sont décrites ci-dessous.

Dans la situation la plus défavorable, à savoir :

- un débit de 1550 m³/s dans le canal d'aménagé ;
- un prélèvement de 80 m³/s au niveau de la prise d'eau ;

les courants traversiers supérieurs à 0,3 m/s sont observés jusqu'à une distance de 10 mètres à partir de la berge. Ils empiètent donc de seulement 2 mètres sur la zone navigable de 128 m

Conclusion sur les courants traversiers:

Nous pouvons en conclure qu'une largeur de 126 m navigable n'est pas impactée par les courants traversiers supérieurs à 0,3 m/s.

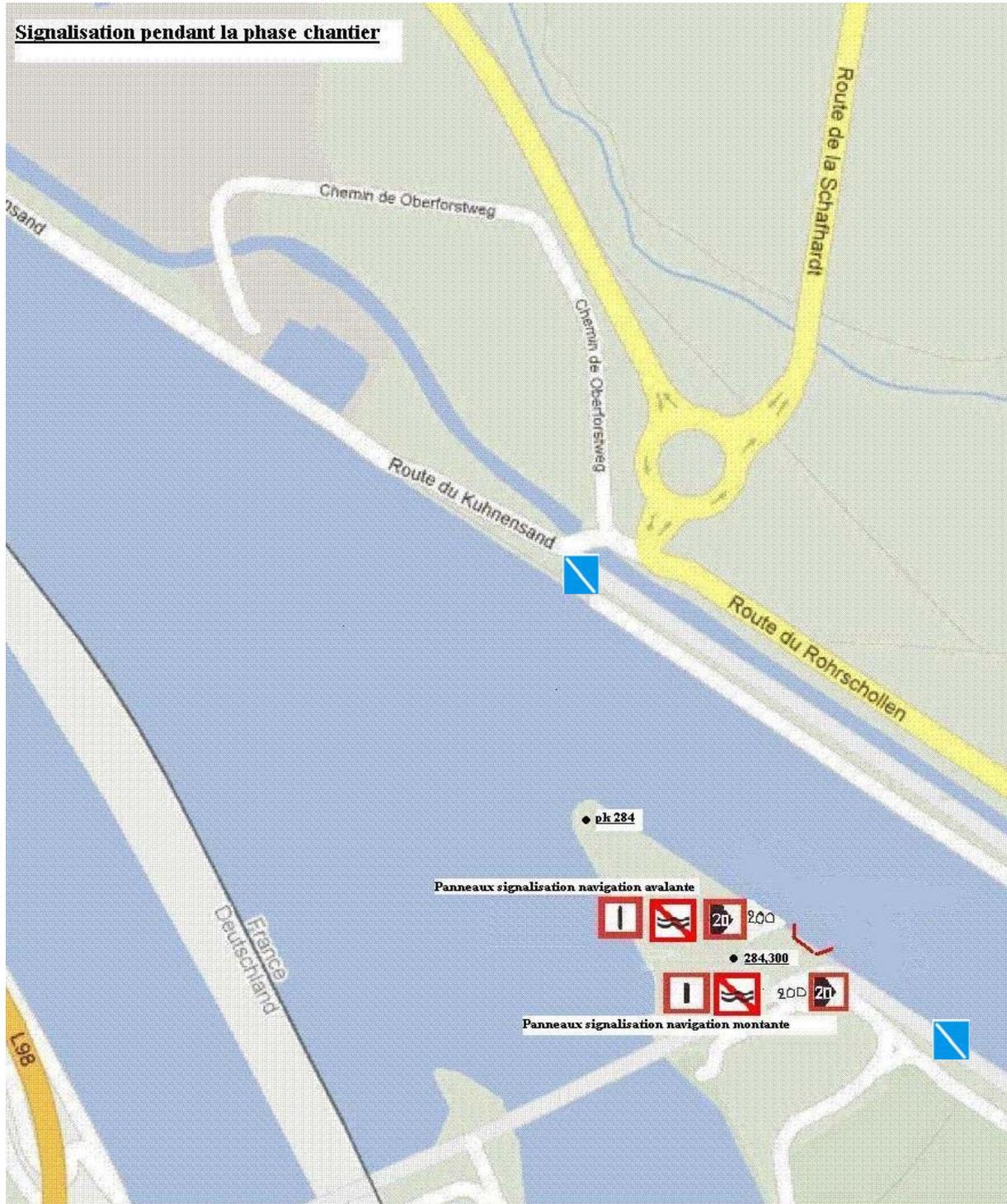
7. Signalisation

7.1 En phase travaux, toutes les interventions auront lieu depuis la berge. Seuls des plongeurs interviendront pendant 2 semaines au cours du mois de juillet à partir du canal.

Durant cette période une signalisation spécifique sera alors mise en place (Cf. figure 2). Un avis à la batellerie sera établi afin de limiter les effets de la houle sur les plongeurs.

Aucune interruption de la navigation n'est envisagée et la navigation sera informée en temps utile des travaux effectués à proximité de la voie navigable.

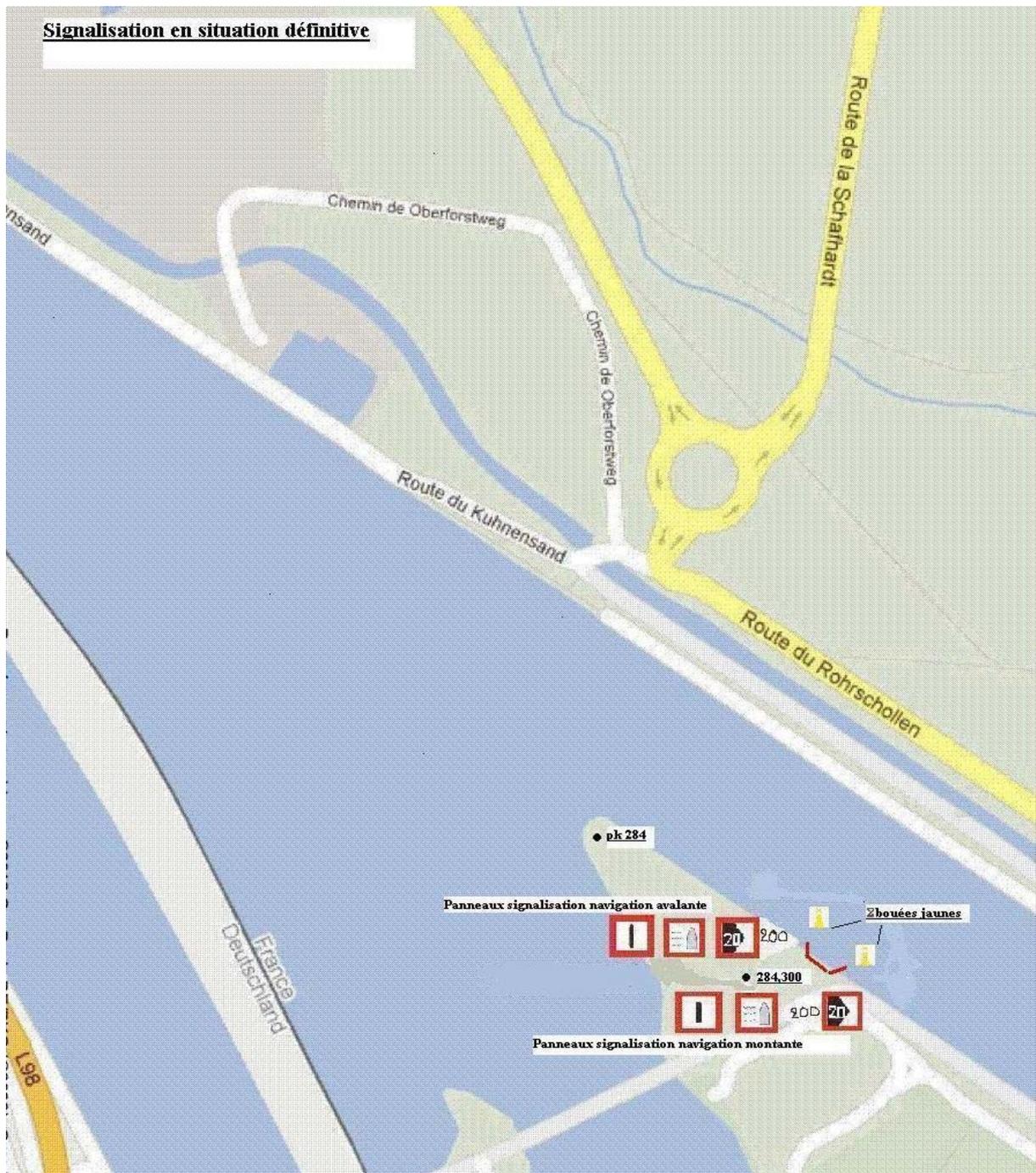
Figure 2 : signalisation temporaire en phase chantier



7.2 En phase définitive (Cf. Figure 3), des panneaux pour signaler les risques de courants traversiers seront mis en place, et un déport de circulation de 10 mètres est nécessaire. Il est proposé de prendre une marge de sécurité est de procéder à un report de 20 mètres:

- Pour les bateaux avalant, sur la pointe Sud de l'île.
- Pour les bateaux montant : au niveau de l'écluse de Strasbourg.

Figure 3 : signalisation en phase définitive 



Afin d'avertir les petites embarcations, un gyrophare sera mis en place en tête de l'ouvrage et actionné lors de l'ouverture de la prise d'eau.

8. Travaux

Les travaux se dérouleront à partir des berges ou depuis le canal et n'auront qu'un impact faible (voire inexistant) sur la navigation. Les principales interventions dans le canal seront :

- Travaux de découpe du masque béton par des scaphandriers
- Battage de palplanches à partir de la berge,
- Pose d'un batardeau préfabriqué.

La signalisation provisoire sera mise en place pendant deux semaines, tel que décrit auparavant (7.1).

Appendices :

Appendice 1 - Justification du choix de l'emplacement de l'ouvrage

Appendice 2 - Plan de situation

Appendice 3 - Plans des travaux (vues en plan, en coupe)

Appendice 4 - Vue en perspective indicative de l'ouvrage

Appendice 5 - Gabarits de navigation (issu de Wasserstrassenprofil_fr.pdf)

Appendice 6 - Coupe de l'ouvrage dans la partie immergée

Appendice 7 - Étude hydraulique sur les risques de création de courants traversiers

(Ces appendices figurent au document IEN (13) 23 = IEN/G (13) 23).

PROTOCOLE 21

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2012-I-14)

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 Coblenz,
- 1995-I-26, prévoyant une information sur les mesures prises sur le Waal,

prend acte, après information du Président de son Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement, 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 qui

- 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 2013

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,0 - 338,0	Réalisation en cours	Aucune
2	Stabilisation du fond à val d'Iffezheim	336,0 - 352,0	Réalisation en cours	Aucune
3	Post-régulation entre Karlsruhe et Germersheim	362,6 - 384,6	<u>Début</u> : 1999 <u>Fin</u> : 2011/2012	Aucune
4	Construction d'une aire de stationnement près de Sondernheim	380,700 - 381,000	<u>Début</u> : mars 2013 <u>Fin</u> : mai 2013	Aucune
5	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (1)	Dans le secteur 352,070 - 393,400	<u>Début</u> : septembre 2013 <u>Fin</u> : octobre 2013	Aucune le cas échéant, dispositions spéciales relatives au trafic
6	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (2)	386,200 - 387,100	<u>Début</u> : juin 2013 <u>Fin</u> : août 2013	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
7	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (3)	Lampertheimer Altrhein 0,100 - 2,200	<u>Début</u> : mai/juin 2013 <u>Fin</u> : juin 2013	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
8	Dragages dans le secteur du WSA Mannheim (4)	442,540 - 443,300	<u>Début</u> : février 2013 <u>Fin</u> : mars 2013	Aucune mais des dispositions spéciales relatives au trafic
9	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen a) Retenue des débits solides Weisenau b) Alimentation en débit solide Wallersheim	493,3 - 494,5 593,0 - 596,4	28 ^{ème} dragage Mi à fin 2013 <u>Attribution</u> : 14.12.2012 <u>Réalisation</u> : de février à juillet 2013	Aucune

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
10	Bassin de crues à Rees	833,5 - 838,5	<u>Début</u> : septembre : 2009 <u>Fin</u> : mars 2015	Aucune
11	Alimentation en débit solide " <u>Oberer Niederrhein</u> "	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	<u>Début</u> : fin 2013 <u>Fin</u> : fin 2018	Aucune
12	Alimentation en débit solide " <u>Mittlerer Niederrhein</u> " étape 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	<u>Début</u> : mi-2012 <u>Fin</u> : fin 2015	Aucune
13	Alimentation en débit solide " <u>Unterer Niederrhein</u> "	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 832,0 832,0 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 858,0	<u>Début</u> : mars 2008 <u>Fin</u> : décembre 2013	Aucune
14	Stabilisation du lit Spyk	851,8 rive dr.	<u>Début</u> : juin 2012 <u>Fin</u> : mi-2013	Aucune
15	Dragages dans le secteur du WSA Duisburg.-Rhein		<u>Réalisation</u> : prévue en 2013/14	Aucune
16	Construction d'un poste de déchargement de voitures dans le port douanier d'Emmerich	851,8 rive dr.	<u>Début</u> : début 2013 <u>Fin</u> : automne 2013	Aucune
17	Comblement de creux aux épis dans le secteur du WSA Duisburg-Rhein		<u>Début</u> : septembre 2013 <u>Fin</u> : décembre 2014	Aucune
18	Dragages dans le secteur du WSA Cologne		<u>Réalisation</u> : prévue en 2013	Aucune
19	Construction d'une aire de stationnement pour les bateaux arborant deux cônes dans le port refuge et douanier de Cologne - Mülheim	691,4 rive dr.	<u>Début</u> : mi-2013 <u>Fin</u> : fin 2014	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais
durant les années 2012 - 2013**

N°	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures prises sur le Waal				
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 durant la phase de planification, mesure à long terme	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Projet frontière Spijk	857	Stabilisation du lit du fleuve par couche solide et apport de sable, les travaux ont démarré en 2012, projet permanent	Quelques entraves durant les travaux, plus grand enfoncement possible à moyen terme
4	Projet d'abaissement des épis dans le cadre du projet « de l'espace pour le fleuve » phase 2	887 – 899	Le programme abaissement des épis phase 2 sera poursuivi en 2012	Quelques entraves durant les travaux
	Abaissement des épis phase 3 barrages longitudinaux p.k. 911-922	911 – 954	Préparation de la réalisation de 10 km de barrage longitudinal Réalisation phase 3 démarre en juin 2013 et sera poursuivi jusqu'à fin 2015	
5	Nouvelles constructions de 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 respectivement 2013 et 2014	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 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
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				
7	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, Amerongen et Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Autorisation pour la poursuite des travaux a été délivrée. Le plan est en préparation	Entraves modérées

PROTOCOLE 22

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 2012 (2012-I-15)

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,

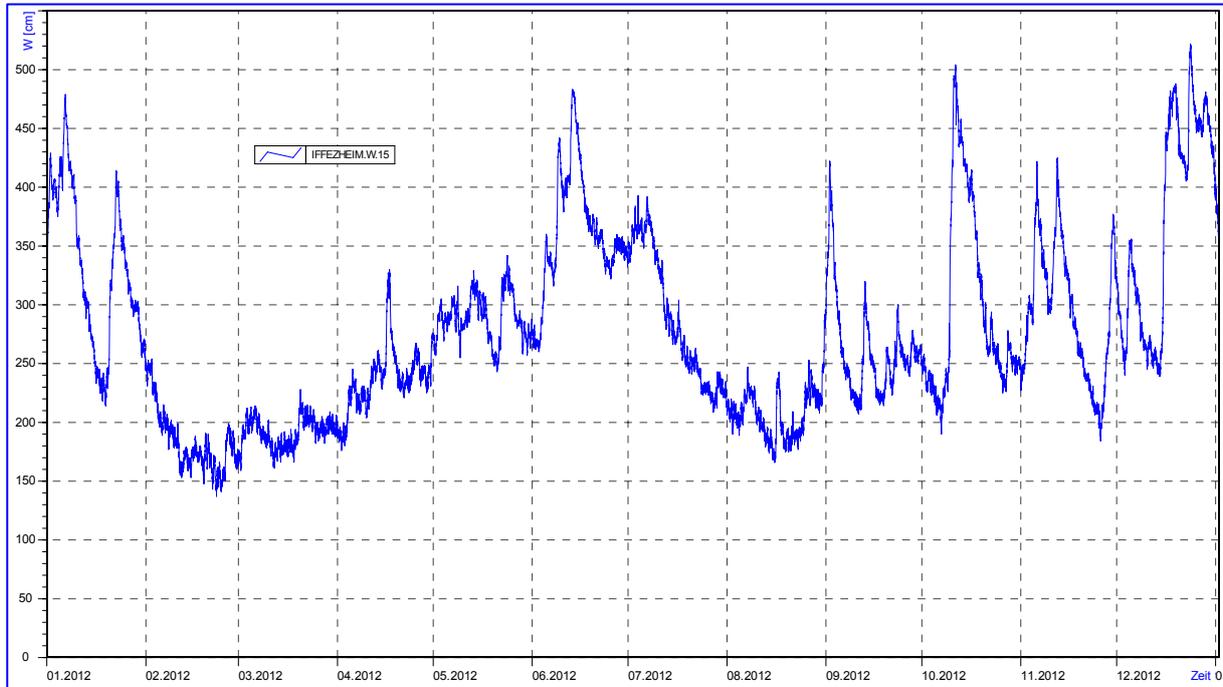
prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité de l'Infrastructure et de l'Environnement et notamment des faits suivants :

- 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.

Annexe

Vérification de la hauteur d'eau fixée par la Convention pour Iffezheim en 2012

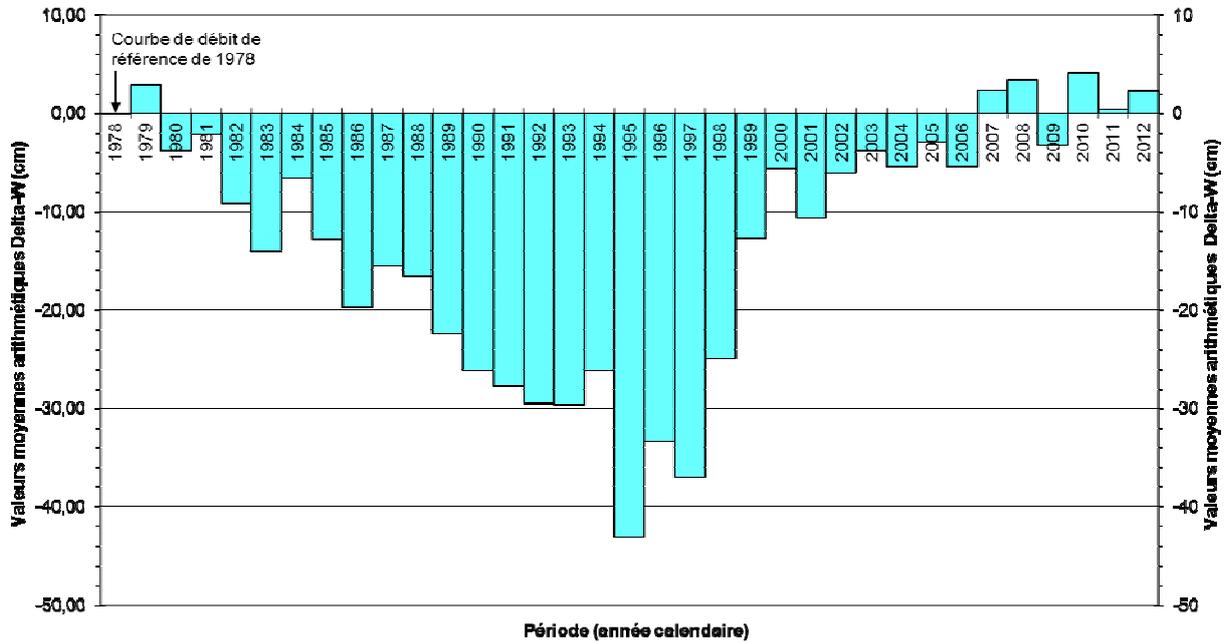
L'année 2012 ne s'est pas caractérisée par des périodes marquées de basses eaux. Aucun débit inférieur à $600 \text{ m}^3/\text{s}$ n'a été constaté en 2012. Le débit le plus faible a été constaté le 23.02 avec une hauteur d'eau de 137 cm (= NN + 111,43 m) et environ $655 \text{ m}^3/\text{s}$.



22 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200). Les résultats étaient compris entre 913 et $2820 \text{ m}^3/\text{s}$. Les mesurages ont été effectués entre le 10.01 et le 20.12.2012.

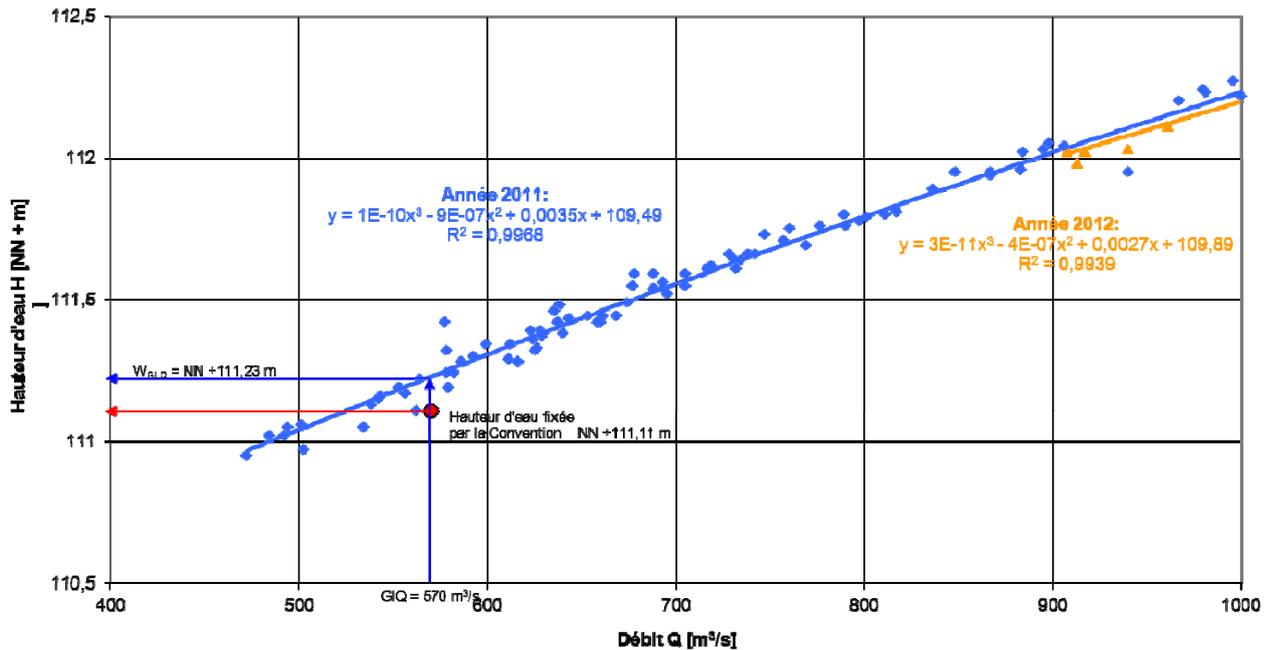
Avec environ 2 cm, la moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est légèrement supérieure à la valeur de 1978.

Moyennes arithmétiques annuelles des valeurs Delta-W (Wgem-Wber) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) de 1978, prise en compte sur la durée uniquement pour les valeurs d < MQ



Selon le diagramme "Débits et hauteurs d'eau dans la plage GIQ-/EE à l'échelle d'Iffezheim en 2011 et en 2012 (uniquement valeurs mesurées supérieures à $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)", on ne constate en 2012 aucune modification significative par rapport à l'année 2011. Le plan d'eau actuel pour GIQ peut rester à NN + 111,23 m et demeure par conséquent supérieur à la hauteur d'eau fixée par la Convention de NN + 111,11 m.

Débits et hauteurs d'eau dans la plage GIQ-/EE à l'échelle d'Iffezheim en 2011 et 2012 (Uniquement valeurs dont $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)



PROTOCOLE 23

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

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

Annexes

Annexes au protocole 23

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

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
2012-II-13	Amendement au RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 – Amendement aux prescriptions pour le secteur réglé par avertisseurs Oberwesel – St. Goar (Sommaire, articles 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9)	M	1.12.2013				14.2.2013
2012-II-14	Amendements définitifs au RPNR (Sommaire, articles 1.01, 3.34, 9.01, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 et annexe 3)	M	1.12.2013				15.2.2013

Non prolongation de prescriptions de caractère temporaire

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

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

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

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

REGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) 1995	M	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. Article 23.11 du RVBR – Equipage minimum	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. Article 23.14 du RVBR – Equipage minimum des autres bâtiments	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Modification des dispositions transitoires et finales	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Modification du RVBR suite à la révision du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. Article 10.03, chiffre 5, lettre b - Aspiration de l'air de combustion des moteurs de propulsion	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. Articles 9.17, 24.02 et 24.03 - Contrôle des feux de signalisation	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Chapitre 20 - Dispositions particulières pour les navires de mer – Modification du chapitre 24 qui en résulte	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Livret de service - Annexe F	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Révision du RVBR	M	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. Art. 6.30, ch. 7 ; art. 9.05 ; art. 9.09, ch. 4 et art. 12.01, ch. 1 – Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	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 ^{ème} 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 ^{ème} phrase – largeur libre 3. Article 24.02, chiffre 2 (ad article 16.01, chiffre 2) – Treuils spéciaux	R	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle 2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2	M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	Article 21.02 – prescriptions de caractère temp. - Application de la Partie II aux bateaux de sport	M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	Article 24.04, chiffre 1 - Calcul du franc-bord pour les bâtiments agréés avant le 1.4.1976	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Adaptation des prescriptions relatives aux équipages - chapitre 23	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire	R	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Prescriptions de caractère temporaire – bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Modification du RVBR par des prescriptions de caractère temporaire	M	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emissions de gaz et de particules polluant l'air provenant de moteurs Diesel	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date	Mise en vigueur
-----------	-------	----	------	-----------------

*) 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.

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

Protocole	Objet	*)	Date	Mise en vigueur
-----------	-------	----	------	-----------------

*) 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.

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

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

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I)	M	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation Amendement au RVBR Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Amendements au RVBR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, annexes A, B, C, D, E, H, L, P)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Amendements au RVBR en vue du remplacement du terme "Directive" par les termes "instruction de service" (Sommaire, articles 1.07, 2.12, annexe J)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 9.03, 9.15 et 9.20)	M	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

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

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

¹ Compléments / Précisions

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Précisions concernant des résolutions antérieures et amendements définitifs au RVBR (Articles 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 et Annexe D)	M	1.10.2009	20.12.2012	**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, annexes E, F et K)	M	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.5.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Annexes F, G, K et N)	M	1.4.2011	¹⁾	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Amendements définitifs du RVBR - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis)	M	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 ²⁾	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Amendements définitifs au RVBR - Contrôles (Sommaire, articles 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, annexe B)	M	1.12.2011	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Amendements définitifs au RVBR résultant d'enseignements pratiques et précisant certaines exigences (Sommaire, articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, annexe G)	M	1.12.2011	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (article 7.02, chiffre 2)	M	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

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

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

***) Sans objet.

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

² Compléments / Précisions

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 – Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relative à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord (Annexe N, Partie I)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 9.03, 9.15, ch. 1, 9.20, ch. 2. 2 a) et f), (articles 7.02, ch. 3, 8.02, ch. 5, 9.15, ch. 9 et 10, 24.02, ch. 2)	R R	1.10.2012 1.4.2013	6.12.2008				14.2.2013

3. Règlement des patentes : Mise en vigueur

REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

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

*) 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.

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

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

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013					29.11.2012
2012-II-12	Amendements définitif au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (article 6.02)	M	1.12.2013					15.2.2013

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

5.1 Règlement de police pour la Navigation du Rhin : (Résolution 2003-I-22)

Lignes directrices et recommandations pour les Services d'Information Fluviale, édition 3.0 (séparément)

5.2 Règlement de police pour la Navigation du Rhin (Résolution 2006-I-21)

Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure, édition 1.2 (séparément)

5.3 Règlement de police pour la Navigation du Rhin (Résolution 2006-II-23)

Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, édition avril 2013 – 23.4.2013 (séparément)

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

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

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

Etat	Nom	Adresse	Téléphone / Fax	Courriel
Belgique				
Allemagne	SGS INSTITUT Fresenius GmbH Environmental Service	Im Maisel 14 D-65232 Taunusstein	T: +49 (0)6128 744-328 F: +49 (0)6128 744-9499	de.envi@sgs.com http://www.de.sgs.com
	PIA - Prüfinstitut für Abwassertechnik GmbH	Hergenrather Weg 30 D-52074 Aachen	T: +49 (0)241 - 75082-20 F: +49 (0)241 - 75082-29	info@pia-gmbh.com
France				
Pays-Bas				
Suisse				

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

Autorité compétente : D

1	2	3	4	5	6	7
Marque du constructeur) (1)	Appellation du constructeur ⁽¹⁾	Numéro de la réception par type	Date de la réception par type	Extension, refus, retrait ⁽²⁾	Motif de l'extension, du refus ou du retrait	Date de l'extension, du refus ou du retrait ⁽²⁾
Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin	BMA R Kodierung: BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R	R1*II*0001*00	8.5.2013	--	--	--

(1) Conformément au certificat de réception par type.

(2) Compléter.

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

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

**3. Liste des indicateurs de vitesse de giration agréés
conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin sur la base d'agréments de type équivalents**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090

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

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

...

Pologne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +48	Courriel
1.	Zakład Elektroniczny JUKO, Maciej Kolodziejczyk ¹⁶	Celna 1 70-644 Szczecin	914623632	biuro@jukomarine.eu

Suisse

N°	Nom	Adresse	Téléphone +41	Courriel
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg	41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com
2.	NAUTICTRONIC GmbH, Veit Zraggen ¹⁶	Service-Center Tramstrasse 66 Postfach 112 4142 Münchenstein 3	61 411 48 20	info@nautictronic.ch

...

¹⁶ SWISS Radar Geräten des Typs Precision Navigator II / JFS 364 C

6.3 Comité du Règlement de visite (Résolution1997-II-28)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 10/2012 du 11 décembre 2012

Procédure simplifiée et standardisée pour l'application de l'article 24.04, chiffre 4, du RVBR, en liaison avec trois dispositions, afin de permettre une étude plus détaillée des conséquences de l'expiration des prescriptions transitoires

En vertu des dispositions ci-après, un bateau peut bénéficier, sur demande, de dérogations au sens de l'article 24.04, chiffre 4, sous réserve que la demande porte sur le degré minimum de transparence des vitres des fenêtres de la timonerie selon l'article 7.02, chiffre 5, sur les ancres selon l'article 10.01 ou sur le déclenchement de systèmes d'alarme à bord de bateaux d'excursions journalières dont L_F n'est pas supérieur à 25 m, aux endroits énumérés à l'article 15.08, chiffre 3, lettre a), doubles lettres bb) et cc) du RVBR :

1. Une exonération générale de visite d'un bâtiment n'est pas possible.
2. Le N.R.T. requis pour les prescriptions transitoires concernées reste entièrement applicable lors de l'introduction de cette procédure.
3. L'application des prescriptions transitoires pertinentes n'est pas supprimée mais est différée jusqu'à la prochaine prolongation du certificat de visite.
4. Le propriétaire du bateau doit joindre, lors de la demande, une déclaration dans laquelle est indiqué que les coûts liés aux mesures nécessaires sont excessifs.
5. Pour les coûts des mesures à appliquer à bord d'un bâtiment a été fixé, pour les dispositions susmentionnées, un montant minimum de 2 500 euros qui tient lieu de seuil à partir duquel un entrepreneur peut déposer une demande de participation à la procédure.
6. Les frais pour les mesures à effectuer doivent être indiqués par le propriétaire du bateau.
7. La présente recommandation est applicable jusqu'au 31 décembre 2014.

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

RECOMMANDATION N° 11/2012
du 11 décembre 2012

VINOTRA 10

Par la présente, le bateau-citerne "Vinotra 10", numéro européen unique d'identification des bateaux 02333565, est autorisé à utiliser le système d'enrichissement en hydrogène du Diesel (EHD) comprenant l'utilisation d'un additif gazeux au combustible fossile pour les génératrices.

En vertu des dispositions de l'article 2.19, chiffre 3, il peut être dérogé aux dispositions de l'article 8.01, chiffre 3, pour le bateau susmentionné jusqu'au 1^{er} juillet 2017. L'utilisation du système EHD est considérée comme suffisamment sûre, à condition de répondre à tout moment aux conditions suivantes :

1. En vue du montage du système, un institut de contrôle accrédité doit avoir effectué un mesurage initial conformément à la norme EN ISO 8178 (D2) afin d'obtenir des indications concernant les émissions du moteur.
2. Après le montage est effectué un deuxième mesurage des émissions afin de démontrer que le système fonctionne correctement.
3. Les résultats des mesurages sont portés dans un rapport par le propriétaire du bateau et sont communiqués à l'autorité compétente pour information.
4. Les éléments constitutifs qui génèrent, traitent et distribuent le gaz sont assemblés dans un boîtier comportant un système de détection de gaz.
5. La survenance de dysfonctionnements est identifiée par des capteurs qui émettent un signal afin que le système soit arrêté s'il ne fonctionne pas correctement. Ces capteurs sont installés en double.
6. L'installation est arrêtée automatiquement et immédiatement en cas de dysfonctionnement ; le système peut aussi être arrêté manuellement depuis la timonerie et depuis la salle des machines au moyen d'un dispositif correspondant.
7. S'il s'avère que le fonctionnement du système n'est pas fiable, l'installation est retirée du bateau.
8. Le propriétaire du bateau adresse annuellement à l'autorité compétente un rapport relatif aux émissions du moteur, à la consommation de carburant ainsi qu'aux dysfonctionnements et incidents.

(La documentation technique sur laquelle est basée la présente recommandation figure au document RV/G (12) 52.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 12/2012
du 11 décembre 2012

ad article 10.03bis - Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING EMBLA

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers "Viking Embla", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001956, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

L'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau réduit de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, en atteignant le même effet conforme à l'objectif de protection. La technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité élevée en raison de l'effet refroidissant et étouffant du brouillard d'eau résultant de son évaporation et de l'abaissement de la teneur en oxygène. La réduction du volume d'eau permet de réduire les dimensions des éléments constitutifs de l'installation et de gagner de la place.

1. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion est subdivisé en sections comportant jusqu'à 102 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation jusqu'à $93 \text{ }^\circ\text{C}$ et des dispositions sont prises pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires est séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

Le signal visuel et sonore doit être déclenché en un endroit occupé en permanence par le personnel de bord ou par des membres de l'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 53 rev. 2.)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE
RELATIVES AU REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 13/2012
du 11 décembre 2012

ad article 10.03bis - Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING AEGIR

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers "Viking Aegir", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001957, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

L'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau réduit de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, en atteignant le même effet conforme à l'objectif de protection. La technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité élevée en raison de l'effet refroidissant et étouffant du brouillard d'eau résultant de son évaporation et de l'abaissement de la teneur en oxygène. La réduction du volume d'eau permet de réduire les dimensions des éléments constitutifs de l'installation et de gagner de la place.

1. Les performances d'extinction et la classification de l'installation d'extinction d'incendie sont conformes à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction). Ceci est attesté par le certificat portant le numéro d'agrément S4060013 du 10.2.2012 de la VdS Schadenservice GmbH, un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025. Le certificat est étayé par la réalisation le 5.5.2004 d'un essai comparatif de l'installation de diffusion d'eau sous pression Minimax EconAqua et d'une installation conventionnelle de diffusion d'eau sous pression.
2. L'installation d'extinction d'incendie possède en outre une autorisation d'une société de classification agréée conformément aux règles de construction de cette dernière. Les buses de brumisation possèdent une réception par type d'une société de classification agréée.
3. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ avec une pression de service de $5 \text{ bar} < p_{\text{Eau}} < 18 \text{ bar}$.
4. Le système de diffusion est subdivisé en sections comportant jusqu'à 102 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
5. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$. Dans les cuisines sont utilisées des buses de brumisation jusqu'à $93 \text{ }^\circ\text{C}$ et des dispositions sont prises pour garantir que l'eau d'extinction ne soit pas diffusée sur de la graisse ou de l'huile chaude.
6. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.

7. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires est séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.
8. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
9. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.Le signal visuel et sonore doit être déclenché en un endroit occupé en permanence par le personnel de bord ou par des membres de l'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 53 rev. 2.)

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

RECOMMANDATION N° 1/2013
du 29 mars 2013

TYPE I-TANKER 1403

Le bateau-citerne « Type I-Tanker » (n° de chantier 1403 de Peters Shipyard à Kampen, numéro européen unique d'identification des bateaux sera distribué ultérieurement), bateau-citerne de type C au sens de l'ADN, est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

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

1. Le bâtiment doit être construit et classé conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13458-2 : 2002. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances. Les réservoirs portent un marquage indiquant clairement qu'il s'agit de réservoirs de gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
9. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
10. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.

11. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
12. Un rapport annuel d'évaluation comportant l'ensemble des données collectées doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

Annexes :

Annexe 1 : Rapport N° ROT/11.M.0090 Version 2, en date du 23 mai 2011 (en anglais)

Annexe 2 : Synthèse des dérogations au Code IGF (IMO-Résolution MSC.285(86), 1^{er} juin 2009)

Annexe 3 : Procédure pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié

Annexe 4 : Description de la formation des équipages à bord de bateaux de la navigation intérieure dont la propulsion est assurée par du GNL

Annexe 5 : Information générale sur le système GNL à bord du bateau-citerne « I-Tanker 1403 »

(Le bateau est identique au bateau I-Tanker 1401, pour lequel a été délivrée la recommandation n° 2/2012.)

(Les annexes figurent au document RV/G (12) 68.)

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

RECOMMANDATION N° 2/2013
du 29 mars 2013

TYPE I-TANKER 1404

Le bateau-citerne « Type I-Tanker » (n° de chantier 1404 de Peters Shipyard à Kampen, numéro européen unique d'identification des bateaux sera distribué ultérieurement), bateau-citerne de type C au sens de l'ADN, est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour son installation de propulsion.

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

1. Le bâtiment doit être construit et classé conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009) à l'exception des points mentionnés en **annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié est conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Les deux réservoirs de stockage de GNL doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN 13458-2 : 2002. Les réservoirs doivent être fixés à bord du bateau de manière à garantir qu'ils y demeurent fixés en toutes circonstances. Les réservoirs portent un marquage indiquant clairement qu'il s'agit de réservoirs de gaz naturel liquéfié.
7. L'avitaillement au GNL doit être réalisé conformément aux procédures figurant à l'**annexe 3**.
8. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
9. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures figurant en **annexe 4**.
10. Un dossier de sécurité doit être prévu à bord du bâtiment. Le dossier de sécurité doit décrire les tâches de l'équipage et doit comporter un plan de sécurité.

11. Toutes les données relatives à l'utilisation du système de propulsion au GNL doivent être conservées par le transporteur durant au moins cinq ans. Ces données doivent être communiquées à l'autorité compétente sur demande.
12. Un rapport annuel d'évaluation comportant l'ensemble des données collectées doit être adressé au Secrétariat de la CCNR pour distribution aux Etats membres. Ce rapport d'évaluation doit comporter au minimum les informations suivantes :
 - a) panne du système ;
 - b) fuites ;
 - c) données relatives à l'avitaillement (GNL) ;
 - d) données relatives à la pression ;
 - e) réparations et modifications subies par le système GNL, réservoir compris ;
 - f) données de fonctionnement ;
 - g) données relatives aux émissions, y compris les émissions de méthane ;
 - h) rapport d'inspection de la société de classification qui a classé le bateau.

Annexes :

Annexe 1 : Rapport N° ROT/11.M.0090 Version 2, en date du 23 mai 2011 (en anglais)

Annexe 2 : Synthèse des dérogations au Code IGF (IMO-Résolution MSC.285(86), 1^{er} juin 2009)

Annexe 3 : Procédure pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié

Annexe 4 : Description de la formation des équipages à bord de bateaux de la navigation intérieure dont la propulsion est assurée par du GNL

Annexe 5 : Information générale sur le système GNL à bord du bateau-citerne « I-Tanker 1404 »

(Le bateau est identique au bateau I-Tanker 1401, pour lequel a été délivrée la recommandation n° 2/2012.)

(Les annexes figurent au document RV/G (12) 69.)

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

1. *Les instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN sont modifiées comme suit :*

a) *L'appendice 1 (Liste des services de la médecine du travail et des médecins agréés) de l'instruction de service n°2 est rédigée comme suit :*

«

F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 91 00
---	--

»

b) *L'appendice 4 (Autorités de délivrance) de l'instruction de service n°2 est rédigée comme suit :*

«

F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60	toutes les patentes
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62	toutes les patentes
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 91 00	toutes les patentes
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20	toutes les patentes

F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03 Tel : 00 33 (0)4 72 56 59 63	toutes les patentes
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80	toutes les patentes

»

c) *L'appendice 1 (Autorités de délivrance en vue de l'application de l'article 7.20 du RPN) de l'instruction de service n°3 est rédigée comme suit :*

«

F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 91 00

F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03 Tel : 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80

»

d) *L'appendice 1 (Liste des autorités compétentes chargées de la délivrance des livrets de service) de l'instruction de service n°4 est rédigée comme suit :*

«

France		+33
Préfet du Nord	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex	Tel : 03 27 94 55 60 Fax : 03 28 24 98 21 ddtm-dmlni-douai@nord.gouv.fr
Préfet de Paris	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS	Tel : 01 44 06 19 62 Fax : 01 40 61 85 85 dstf.sst.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Préfet du Bas-Rhin	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex	Tel : 03 88 88 91 00 Fax : 03 88 88 91 91 ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr

Préfet de Loire-Atlantique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES	Tel : 02 40 67 26 20 Fax : 02 40 71 02 19 ddtm-st-sfl@loire-atlantique.gouv.fr
Préfet du Rhône	Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03	Tel : 04 72 56 59 63 Fax : 04 78 37 96 84 ddt-ptn@rhone.gouv.fr
Préfet de la Haute Garonne	Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	Tel : 05 61 10 60 80 Fax : 05 81 97 71 90 ddt-unsf-srgc@haute-garonne.gouv.fr

»

e) *L'appendice 1 (Autorités compétentes pour l'agrément des formations) de l'instruction de service n°5 est rédigée comme suit :*

«

France	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
--------	---

»

f) *L'appendice 3 de l'instruction de service n°5 est complétée comme suit :*

«

N° d'ordre	Désignation de la formation	Lieu de formation	Modèle ou désignation de l'attestation
D-003	Stages de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a 39218 Schönebeck	voir annexe C1 au RPN

»

g) *L'appendice 6 (Autorités compétentes chargées de la délivrance des attestations pour le personnel de sécurité) de l'instruction de service n°5 du RPN est rédigée comme suit :*

«

France	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
--------	---

»

PROTOCOLE 24

Approbation des comptes de l'exercice 2011 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du Secrétaire général et du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2011 et donne quitus au Secrétaire Général.

PROTOCOLE 25

Approbation des comptes de l'exercice 2011 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du Secrétaire Général et du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2011 du Centre Administratif et donne quitus au Secrétaire général. Ces comptes sont communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 26

Budget pour 2014 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale adopte le budget 2014 qui est fixé à **2 681 600.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **22 000.- €** du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans et de la part prélevée sur le fonds de réserve sous la forme d'un ajustement budgétaire de **100 000.- €**, s'élève à **511 920.- €**

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

PROTOCOLE 27

Budget pour 2014 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 2014 est fixé à **45 000.- €**. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 500.- €**. Le budget sera communiqué à cet organisme.

PROTOCOLE 28

Révision du tableau des emplois du Secrétariat

Résolution

La Commission Centrale,

considérant que l'article 7 du règlement du personnel prévoit l'approbation par la Commission Centrale du tableau des emplois ;

considérant qu'il y a lieu d'inscrire au tableau des emplois l'ensemble des postes occupés au sein du secrétariat quelle que soit la durée d'engagement et la nature du financement ;

approuve le tableau des emplois annexé.

Annexe

**Tableau des emplois du Secrétariat
au 1^{er} janvier 2013**

Régime	Grade	Nombre	Classification
Agents Article 10			
Secrétaire Général	A6 – A7	1	1 A7
Secrétaire Général Adjoint	A4 – A5	1	1 A4
Ingénieur en Chef	A4 – A5	1	1 A4
Agents Article 12 (Budget général)			
Administrateur Principal	A3 – A4	2	2 A4
Administrateur * dont 0.75 financé par la CDNI	A2 – A3	3	1 A3 – 2 A2
Administrateur Réseau	A1 – A3	1	1 A2
Traducteur	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
Economètre *dont 0.5 financé par l'observation du marché	A1 – A2	1	1 A2
Assistant(e) de direction* dont 0.5 financé par la CDNI	B2 – B5	6,5	2,9 B5 + 1 B4 + 2,6 B2
Chargée de documentation /communication	B2 – B4	1	1 B4
Technicien impression	C4 – C6	1	1 C6
Agent d'entretien	Hors Barème	1	
Total		23	

Remarque :

Certains agents sont affectés à des projets financés par des budgets particuliers.

* L'observation du marché finance 0,5 agent.

* La CDNI finance 1,25 agent.

PROTOCOLE 29

Archives de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale,

au vu du rapport du Secrétariat,

considérant que le dépôt d'une partie des archives de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, dont la durée de vie administrative est échuë, auprès d'un organisme public spécialisé dans la conservation et la consultation de tels documents constitue une modalité appropriée,

considérant que la Commission Centrale a déjà déposé des archives auprès de la Direction des Archives départementales du Bas-Rhin,

autorise son Secrétaire général à effectuer un dépôt complémentaire auprès des Archives départementales du Bas-Rhin et de prendre toute mesure nécessaire pour assurer la bonne conservation des documents historiques.

PROTOCOLE 30

Approbation du compte rendu de l'activité en 2012 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2012.

Annexe

Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2012

I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2012

Mme BELLARD, Conseiller d'Etat, Directeur des Affaires Juridiques au Ministère des Affaires Etrangères et Européennes de la République française, chef de la délégation française auprès de la CCNR, assume les fonctions de Présidente de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2012.

M. HUYSER, Directeur des Affaires maritimes au Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement des Pays-Bas, chef de la délégation néerlandaise auprès de la CCNR, assume les fonctions de Vice-président de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2012.

M. REUTLINGER, Chef de « l'enregistrement des bateaux et du droit international » aux ports rhénans de Bâle, a été nommé commissaire de la Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} janvier 2012, en remplacement de M. FEIERABEND, lequel a pris sa retraite.

M. KRATZENBERG, Chef de section « Navigation » au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de la Confédération suisse, a été nommé commissaire de la Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} janvier 2012 en remplacement de M. STÜCKELBERGER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. SUTER, juriste à l'Office maritime suisse a été nommé commissaire-suppléant de la Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} janvier 2012, en remplacement de M. REUTLINGER, lequel a été nommé commissaire.

M. GUYONVARCH, Sous-Directeur du droit de la mer, du droit fluvial et des pôles à la Direction des Affaires Juridiques du Ministère des Affaires Etrangères et Européennes de la République française, a été nommé commissaire-suppléant de la France auprès de la CCNR, à compter du mois de septembre 2012, en remplacement de M. SEGURA, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. ARDUI, Conseiller d'Ambassade auprès de la Direction générale des Affaires bilatérales, du Service Public Fédéral des Affaires Etrangères, a été nommé commissaire et chef de la délégation belge auprès de la CCNR, à compter du 12 novembre 2012, en remplacement de M. VAN KEER, lequel a pris sa retraite.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2012 :

ALLEMAGNE :

Commissaires :	MM. WEHRMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,
Commissaires-suppléants :	MM. HÄUSLER, KLICHE ;

BELGIQUE :

Commissaires : MM. ARDUI,
CROO,
Mme VANLÜCHENE,
Commissaires-suppléants : MM. ADAM,
VERSCHUEREN ;

FRANCE :

Commissaires : Mme BELLIARD, **Présidente**
MM. BEURAIN,
JEROME,
MORIN,
Commissaires-suppléants : MM. SEGURA (jusqu'en août)
GUYONVARCH (depuis septembre),
PIET ;

PAYS-BAS :

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

SUISSE :

Commissaires : MM. DÜRLER,
REUTLINGER,
HADORN,
K RATZENBERG,
Commissaires-suppléants : MM. BÜHLER,
SUTER ;

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

Secrétaire Général : M. WOEHRLING
M. VAN DER WERF à compter du 1^{er} septembre 2012
Secrétaire Général Adjoint : M. VAN DER WERF jusqu'au 31 août 2012
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 Mme BELLIARD le 30 mai ainsi que le 29 novembre 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. BELLENGER, le 29 mai à Strasbourg ;

le Sous-comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 9 mars à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de Mme BELLARD, le 28 mars, le 29 mai, le 10 octobre et le 28 novembre à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. HADORN, le 27 mars et le 28 novembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de Mme VANLUCHE, le 9 février, sous la présidence de M. SUTER le 28 mars et le 10 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial et le Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans, sous la présidence de M. SUTER : réunion commune relative à la notion de siège de la société exploitante le 29 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. KAUNE le 26 avril et le 16 octobre à Strasbourg ;

Le Comité du Règlement de Police, le Groupe de travail RIS et le groupe de travail du Règlement de Police, sous la présidence de M. Ten BROEKE : réunion commune avec la profession de la navigation sur la stratégie SIF de la CCNR, le 17 janvier à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. CROO, le 25 avril, le 17 octobre : réunion spéciale : réduction la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure et le 18 octobre à Strasbourg ;

Deuxième réunion commune des Commissions de visite des Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de l'Union européenne, sous la présidence de M. CROO du 8 au 10 mai à Wrocław ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. KLICHE, le 24 avril à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel "Matières", sous la présidence de M. KRISCHOK, les 5 et 6 juin à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel "Protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes de la navigation intérieure", sous la présidence de Mme Dr. BRANDES, les 6 et 7 juin à Strasbourg ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. JEROME, le 26 avril à Strasbourg ;

le Comité de l'infrastructure et de l'environnement » (IEN) (fusion du Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement et du Comité technique permanent par résolution 2012-I-5), sous la présidence de M. JEROME, le 30 octobre à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme AUGUSTIJN le 27 mars, le 30 mai et le 8 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite, le Comité technique permanent : réunion commune le 29 mai et le 27 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. GERHARDT, les 24 et 25 janvier et les 4 et 5 septembre : deux réunions spéciales consacrées à l'harmonisation des prescriptions relatives au trafic (CEVNI); les 26 et 27 janvier ainsi que les 6 et 7 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de coordination pour la mise en œuvre de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur, sous la présidence de M. STUURMAN, le 23 août et le 31 octobre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. BÜHLER le 8 mars à Strasbourg, le 13 juin à Bruxelles, le 25 et 26 septembre à Vienne, les 11 et 12 décembre à Strasbourg ;

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. HENRY, les 6 et 7 mars à Strasbourg, avec le 7 mars : audition concernant les bâtiments traditionnels, sous la présidence de M. THEOLOGITIS les 12 et 13 juin à Bruxelles, sous la présidence de M. HENRY, les 12 et 13 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail commun, sous la présidence de M. HENRY : audition relative aux possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure le 6 mars, à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BRAUNROTH le 11 janvier, les 21 et 22 mars, les 29 et 30 août ainsi que les 18 et 19 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. GRIES, le 8, 9 février ainsi que les 3 et 4 mai à Strasbourg ;

le Groupe de travail technique permanent, sous la présidence de M. URSENBACHER, le 28 février ainsi que le 19 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT/WG), sous la présidence de M. PÖTTMANN, le 1^{er} juin à Duisbourg ;

les Groupes communs avec WP 15/AC2 de la CEE-ONU :

- le Comité de Sécurité de l'ADN (réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN-CA)), sous la présidence de M. REIN, du 23 au 27 janvier et du 27 au 31 août à Genève ;
- le Comité d'administration de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), sous la présidence de M. REIN, le 27 janvier et le 31 août à Genève ;

le Groupe de travail informel : "ADN – Catalogue de questions", sous la présidence de M. BÖLKER, les 28 et 29 mars à Strasbourg ainsi que les 12 et 13 septembre à Ludwigshafen ;

le Groupe de travail informel : "ADN - Redaktions- und Übersetzungskonferenz", sous la présidence de l'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE, du 26 au 28 mars à Strasbourg ;

le Groupe Convention de Strasbourg de 1988 relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), sous la présidence de Mme CZERWENKA, le 23 avril à Strasbourg ;

le Groupe commun CCNR – EDINNA et PLATINA sur les profils professionnels s'est réuni le 23 février à Bruxelles.

Une rencontre d'acteurs mondiaux de la navigation intérieure dans le cadre du 6^{ème} Forum Mondial de l'Eau a été organisée par la Commission Centrale le 13 mars à Marseille. L'objet principal de cette rencontre a consisté en l'échange d'informations et d'expériences, ainsi que la signature d'une déclaration établissant les bases d'une coopération renforcée entre les institutions concernées pour les années à venir.

Près de 15 nations différentes étaient présentes à cette occasion, représentant de nombreux bassins essentiels dans le monde tels que le Mississippi, le Mékong, le Yangtsé, l'Amazone, le Gange, le Danube, le Paraná-Paraguay, la Moselle et le Rhin.

Une Conférence diplomatique convoquée par la CCNR le 27 septembre en vue de la révision de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) a conclu la Convention de Strasbourg de 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI 2012).

L'objectif de cette révision est d'améliorer la sécurité juridique du transport fluvial international et de garantir une indemnisation suffisante des parties qui ont subi un préjudice.

Une table ronde sur l'approvisionnement & Transport de GNL en navigation intérieure a été organisée à l'initiative de la Commission Centrale le 13 novembre à Strasbourg. Ces discussions ont réuni de nombreux participants représentatifs de ce secteur en devenir. A cette occasion, le GNL a été reconnu comme un élément majeur de la stratégie énergétique de la navigation intérieure tout comme une marchandise à fort potentiel pour le fluvial. Ces réflexions ont conduit la Commission Centrale à placer ce thème au rang d'une priorité de son programme de travail.

- c) La conférence consultative des organisations agréées habituelle s'est tenue, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 9 octobre à Strasbourg.
- d) Diverses réunions sur le renforcement de la coopération entre le Secrétariat de la CCNR ont eu lieu : réunion informelle entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR le 17 janvier à Bruxelles, rencontre entre la DG MOVE et la Secrétariat de la CCNR le 20 mars à Bruxelles, rencontre entre la Présidente de la CCNR, Mme BELLIARD, le Vice-Président de la CCNR, M. HUYSER avec le Vice-Président de la Commission européenne et commissaire des Transports, M. KALLAS le 25 mai à Bruxelles, Rencontre entre la DG MOVE et la Présidente de la CCNR, Mme BELLIARD le 20 juillet à Bruxelles et rencontre entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR le 19 septembre à Bruxelles .

le secrétariat a représenté la CCNR à une réunion relative à NAIADES, les 25 juin et 18 décembre à Bruxelles.

- e) 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 19 juin à Metz et à la session plénière d'automne le 4 décembre à Bonn.

En outre ont eu lieu les autres événements suivants :

L'INGENIEUR EN CHEF a participé sur invitation de la commission européenne aux réunions du "Groupe commun d'experts pour la réduction des émissions de la flotte de la navigation intérieure" tenues à Bruxelles les 18 septembre, 23 octobre, 22 novembre et 17 décembre.

L'INGENIEUR EN CHEF a participé à la « Stakeholder Conference EU Transport GHG : Routes to 2050 II » de la Commission européenne, tenue le 23 février à Bruxelles.

L'INGENIEUR EN CHEF a participé aux réunions du Comité "Bateaux de la navigation intérieure" du VBW tenues le 23 janvier à Duisbourg et le 3 septembre à Hambourg.

L'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE a participé à un atelier : "2nd Stakeholder Workshop for the Fitness Check of EU Freshwater Policy", sur invitation de la Commission Européenne les 9 et 10 février à Bruxelles.

L'ADMINISTRATEUR TECHNIQUE a participé à la réunion " ADN und Kohlentransport", du BMVBS, le 26 octobre à Bonn.

L'INGENIEUR EN CHEF a participé au groupe de travail informel "ADN: LNG als Ladegut", les 30 et 31 octobre à Bonn.

La CONSEILLERE JURIDIQUE a participé aux réunions sur le dialogue sectoriel les 15 février, 17 avril, 18 septembre et 12 novembre à Bruxelles.

2) Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. BLOEMHEUVEL (délégation néerlandaise) le 29 mars et le 30 novembre à Strasbourg.

3) 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 ; *voir ci-dessus*) ;

- 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 (*voir ci-dessus*) ;
- à la Commission internationale de l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR) ;
- à "Education in Inland Navigation" (EDINNA).

b) La Commission européenne a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et à la session plénière ordinaire d'automne par M. THEOLOGITIS.

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

III) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2012 les membres suivants :

<u>Juges :</u>			<u>Juges-suppléants :</u>		
MM.	BALL	(<i>Allemagne</i>)	MM.	GÖBEL	(<i>Allemagne</i>)
	CRAEYBECKX	(<i>Belgique</i>)		VERSTREKEN	(<i>Belgique</i>)
Mme	GEBHARDT	(<i>France</i>)		BANGRATZ	(<i>France</i>)
MM.	DE SAVORNIN-LOHMAN	(<i>Pays-Bas</i>)		HAAK	(<i>Pays-Bas</i>)
	RAPP	(<i>Suisse</i>)	Mme	STAMM	(<i>Suisse</i>)

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a siégé, sous la présidence de Mme GEBHARDT et M. BALL, le 5 avril et le 15 novembre à Strasbourg et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 3 jugements en matière civile et 2 jugements en matière pénale.

PROTOCOLE 31

Communication à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 32

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 5 décembre 2013 à Strasbourg.